TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU

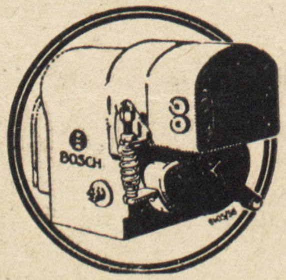
Pieniny z Czertezika. Fot. St. Mucha.



1936
MAJ
5

cena 50 gr.





Zapłon, rozruch, oświetlenie

B O S C H

To pewność jazdy samochodem

Jeneralne Przedstawicielstwo:

BETEHA - WARSZAWA
Marszałkowska 17
Telefon 554-60

Żądajcie wszędzie
wyborowych wódek
gatunkowych

„SUCHOWOLA"

Seweryna ks. Czetwertyńskiego



GAŚNICE

bromo-metylowe

„SALVA"

do umieszczenia nad karburatorem

Działają automatycznie

Niezamarzające

POLSKI KNOCK-OUT
Sp. z o. o.

Warszawa **Trębacka 13**

Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA MAJ 1936 ROK 1 (XI) Nr. 5.

TREŚĆ ZESZYTU.

	STR.
Horoskopy motoryzacyjne „Nałęcz"	1
Autem wzdłuż Karpat Polskich — W. Miecz. Orłowicz	4
Motoryzacja Austrji — inż. dypl. K. Podhorski - Okołów	4
Gazy spalinowe silników benzynowych i Diesel'a — inż. B. Lubiński	8
Nasza flota handlowa rośnie	9
Komunikaty oficjalne Polsk. Touring Klubu	12
Motoryzacja	14
Drogi	18
Kronika turystyczna	19

Nałęcz

Horoskopy motorozacyjne

Walka o motoryzację Polski trwa. Ścierają się w dalszym ciągu dwa obozy — import przeciw produkcji krajowej, a zdezorjentowane społeczeństwo czeka i wstrzymuje się od zakupów.

Przyglądając się tym zapasom, odnosi się wrażenie, że ta walka o rynek przypomina targi o skórę niedźwiedzia, który w oczekiwaniu na myśliwego tak się już zestarzał i wyleniał, że skóra jego przedstawia wartość minimalną.

W przełożeniu tego na język handlowy można stwierdzić z całą pewnością, że niedźwiedź t. j. rynek samochodowy polski jest dzisiaj niesłychanie osłabiony i mało pojemny.

Przypuszczalna ilość nabywców w sezonie obecnym da się wyprowadzić z następującego zestawienia:

Według danych oficjalnych ilość nabytych wozów w latach prosperity 1928—9 wyniosła po 8.000 rocznie. Większość nabywców stanowiły sfery ziemiańskie i t. zw. prowincja, t. j. taksówkarze, autobusy, ciężarówki i t. p. wozy zarobkowe; wynosiło to ogółem ca 70% dokonanych tranzakcji. Nie znajdzie się chyba oponent przeciw twierdzeniu, że ziemiaństwo i prawie cała prowincja odpadły. Możemy więc przyjąć, że przynajmniej 60% klijenteli z roku 1928—9 jest stracone. Pozostaje 40% na miasta, przemysł i handel. Z tej cyfry należy odjąć minimalnie 15% na karb zubożenia tej kategorji nabywców oraz ogólnej psychozy tezauryzacyjnej kryzysu, która wyraża się w niechęci do czynienia jakichkolwiek zakupów. Pozostaje zatem 25% nabywców w porównaniu z latami 1928—9, które przyjęliśmy jako 100%.

Stąd też wynika, że w roku 1935 powinno być zakupione ok. 25% ogólnej ilości za rok 1928—9. Statystyka za rok ubiegły dane te całkowicie potwierdza, wykazując cyfrę ca. 2.000 wozów, sprzedanych w sezonie 1935 r.

Krytycy takiej metody obliczania możliwości rynkowych mogą wysunąć argument, że jedną z przyczyn spadku zakupów jest drożyzna pieniądza w porównaniu z rokiem 1929.

I ten argument nietrudno jest zbić twierdzeniem, że ceny większych wozów spadły wybitnie, nieomal o 35—50%. Rzuca się to w oczy zwłaszcza przy zestawieniu cen wozów amerykańskich (obniżka cen i spadek dolara): Buick 6 cyl. 6 osob. kosztował w roku

1929 — 50.000 Zł., gdy w roku 1936 Buick'a 8 cyl., 6 osob. z całą gamą udoskonaleń dostać można za 35.000 Zł. Chrysler lub Dodge dawniej ca 30.000 Zł. — dzisiaj poniżej 20.000 Zł. i t. d.

Jeśli idzie o wozy tańsze, najbardziej w Polsce popularne Fordy i Chevrolet'y, których cena u nas nie spadła z powodu przejścia ich do wyższej klasy (dawna i obecna cena 12.000 — 14.000 Zł.) — to na ich miejsce wszedł cały szereg wozów o najbardziej nowoczesnej konstrukcji, jak Fiat 508 (5.400 Zł.) Opel (6.800 Zł.), Steyer (6.000—9.000 Zł.), Austin (6.000 Zł.), Ford Junior (4.600—5.600 Zł.), Tatra (7.000 Zł.), Skoda Popular, Praga Baby i t. d., których ceny i tańsza eksploatacja dzięki mniejszym silnikom najzupełniej odpowiadają spadkowi zamożności kryzysowego reflektanta.

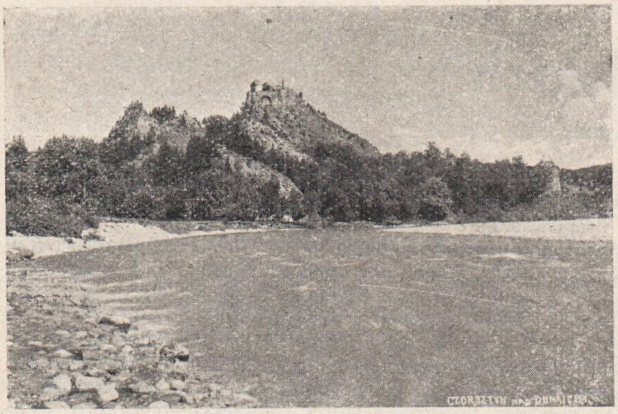
Jak widzimy zatem, ceny i koszt eksploatacji samochodów ułożyły się w ścisłej proporcji do obecnej sytuacji ekonomicznej kraju i może właśnie dlatego osiągnięto w roku 1935 normę możliwości t. j. 25% rynku 1928—9 roku.

Czy drogą nakręcania konjunktury przez obniżenie cen możliwem jest wydatne zwiększenie ilości nabywców? Niestety, polityka obniżki cen napotyka ze wszystkich stron na poważne trudności. Na obniżkę zarobków nie pójdą Przedstawicielstwa, bo cena wozu w Polsce jest wyciągnięta do najniższych granic kalkulacji handlowej; obniżce ceł staje na drodze bilans handlowy, podwyższeniu premjowania produkcji krajowej opiera się Skarb. — Zaryzykuję przytem twierdzenie, że sama obniżka cen nie dałaby spodziewanych wielkich rezultatów, bo o kupnie samochodu decyduje przedewszystkiem możność jego utrzymania. Jeden czy półtora tysiąca złotych więcej przy ułatwieniach kredytowych nie powstrzyma rzeczywistego kandydata na nabywcę. Rozstrzygającym natomiast dla niego momentem są koszty posiadania i utrzymania samochodu. Otóż koszty te w Polsce są horendalnie wysokie i wynoszą około 250 Zł. miesięcznie przy małym samochodzie o litrażu 1000 cm³. Składa się na nie kapitał (5.400 Zł.), rozłożony na 5 lat użytkowania wozu, absurdalna cena benzyny i smarów, ogumienia, garażu, drobnych napraw, podatki, opłaty rejestracyjne i drogowe i t. d. Do sumy tej nie zostały doliczone procenty od kapitału i koszty asekuracji, które wydatek miesięczny podniosą do 300 i wyżej złotych. Naturalnie, nie doliczyliśmy do tej sumy pensji kierowcy, wychodząc z założenia, że posiadacz małego wozu powinien sam nim kierować.

Jeśli zostaną wybitnie obniżone cła od większych wozów, tak przez niektórych upragnionych, to cena najwięcej popularnych i najtańszych wozów amerykańskich



Tyniec: Ruiny opactwa Benedyktynów. Fot. Henryk Poddębski.



Czorsztyn. Fot. T. i S. Zwoliński.

wyniesie około 8.000 Zł. Ze względu na większe silniki (3.400—3.800 ltr.) i większe wymiary tych wozów, zużycie paliwa, koszty ogumienia i konserwacji ich podniosą się odpowiednio i wydatek miesięczny dojdzie conajmniej do 400 i wyżej Zł., bez kierowcy, który przy większym wozie staje się bardziej potrzebny.

Na to trzeba zarabiać miesięcznie około 2.000 Zł. „Mały Rocznik Statystyczny" wykaże nam ilość obywateli, którzy mogą sobie na to pozwolić. Dlatego, biorąc pod uwagę nawet ukryte dochody płatników, stan zamożności kraju i zrobione już pierwsze ostrożne kroki skarbowości ku ulżeniu doli automobilisty — można ustalić chłonność rynku polskiego w latach najbliższych na 3.000 wozów rocznie. Jeśli przez obniżkę cen samochodu i paliwa obniżymy koszty eksploatacji o 25%, to i pojemność rynku proporcjonalnie się podniesie do 4.000. To jest najbardziej optymistyczne maksimum, które w roku obecnym wydaje się jednak nie do osiągnięcia.

Podobno produkcja krajowa ma dojść w roku 1936 do 3.500 samochodów i 1.500 motocykli. — Jest to cyfra zbliżona całkowicie do wymienionej przypuszczalnej chłonności rynku i dlatego niema racji do traktowania własnej produkcji jako hamulca motoryzacji kraju, który nie kupi więcej niż może samochodów, choćby mu postawiono dziesięć montowni i tysiąc Przedstawicielstw z cłem ulgowem i bez przerwy powtarzano, że sąsiad ma miljon samochodów, na które jego stać, a nas jeszcze nie!

Na to niema rady i żadne konferencje, tezy, wytyczne, uzgodnienia i pertraktacje, ani cała polemika prasowa nie pomogą, bo z pustego nie naleje. Czyż dlatego, że sąsiad ma wielką flotę, a my małą, to polskie morze nie nasze? Czy dlatego, że jeden sąsiad ma 60 miljonów ludności, drugi 150, a my tylko trzydzieści, to należy zburzyć własną rodzinę i starać się nagwałt na wszystkie strony o dzieci? Czy chaotycznie sprowadzone kilka tysięcy samochodów kosztem ruiny własnego, już rozbudowanego przemysłu — zmotoryzuje Polskę? Polskę zmotoryzuje ogólna poprawa dobrobytu, obniżka kosztów utrzymania samochodu przez doprowadzenie cen paliwa do logicznej normy, obniżka cen ogumienia, zniesienie dziesiątków przepisów administracyjnych i fiskalnych, utrudniających życie każdemu, kto chce mieć do czynienia z samochodem, i ochrona tych Mohikanów, którzy jeszcze posiadają wozy. Bo istniejący tabor to przecież materjał mobilizacyjny, pomiędzy którym są jeszcze w Polsce bardzo liczne zdrowe jednostki. Zresztą praktyka obrony Verdun oraz nasz rok 1920 wykazały, że i gruchoty w krytycznej chwili potrafią spełnić swój obowiązek.



Pieniny: Sokolica. Fot. Henryk Poddębski.

Dr. Mieczysław Orłowicz

Autem wzdłuż Karpat Polskich

Dokończenie

W Czorsztynie (44 km.) gdzie na skrzyżowaniu szos stoi Hotel „Pod Zamkiem“ Sperlinga z restauracją (słynne łososie i pstrągi) przerywamy na 4 godziny podróż autem. Nad wsią dominuje wzgórze wapienne uwieńczone ruiną średniowiecznego zamku królów polskich. Na przeciwnym brzegu stoi w niewielkiej odległości znajdujący się obecnie w stanie na pół ruiny, dawny węgierski graniczny zamek w Niedzicy.

W Czorsztynie rozpoczynamy podróż łodzią przez Pieniny, podczas gdy samochód objeżdża Pieniny dokoła przez Krościenko do Szczawnicy, gdzie oczekuje nas do dalszej drogi. Pieniny jest to prześliczna grupa skał wapiennych, niezbyt wysokich (1988 m.) ale bardzo malowniczych, wśród których rzeka Dunajec tworzy na przestrzeni około 10 km. dziki wąwóz (patrz ilustrację). Wycieczka łodzią przez Pieniny z Czorsztyna do Szczawnicy (3 godziny jazdy, 20 km.) co do piękności i romantyczności widoków nie ma sobie równej w Polsce. Nie powinien jej pomijać nikt, bawiący na wycieczce autem w Karpatach Polskich. Górale, którzy są przewodnikami łodzi, stojących do dyspozycji gości w Czorsztynie, są ubrani w piękne miejscowe stroje ludowe.

Podróż łodzią kończymy w Szczawnicy (64 km.). Jest to zakład kąpielowy z frekwencją około 7000 gości rocznie o licznych wodach mineralnych, skutecznych w chorobach piersi i żołądka. W dalszym ciągu Dunajca, mijamy malowniczo zabudowane miasteczko Krościenko (70 km.) i szereg wsi w dolinie Dunajca, którą porzucamy w sąsiedztwie miasteczka Stary Sącz (104 km.), położonego u spływu rzek Dunajca i Popradu, ze starym kościołem i klasztorem Klarysek o charakterze obronnym i gotyckim kościołem farnym z XIV w.



Pieniny: Sokolica i Leśnica. Fot. St. Mucha.

Porzucając dolinę Dunajca skręcamy w dalszym ciągu w kierunku południowym w dolinę rzeki Popradu, którą przecina pasmo Karpat Polskich, zwane od miasta Sącza Beskidami Sądeckimi. Jest to najbogatsza w Polsce okolica co do ilości źródeł mineralnych, a ma je niemal każda wieś w tej dolinie posiadająca też kilka zakładów kąpielowych. Mijamy kolejno Rytro (114 km.) malownicze letnisko z kilku willami i ruiną niewielkiego zamku średniowiecznego, malowniczo położone miasteczko Piwniczną (123 km.) z kilkunastu willami dla letników, a wreszcie Żegiestów (138 km.), posiadający jeden z najładniej położonych w Polsce zakładów kąpielowych. Na zboczach stromego wzgórza zalesionego, spadającego ku Popradowi rozsiadło się tu kilkanaście nowoczesnych will, a wśród nich piękny dworzec zdrojowy z 1929 r. Tutejsze wody mineralne ściągają do Żegiestowa około 4000 gości rocznie.

Za Żegiestowem mijamy w dolinie Popradu jeszcze Muszynę (150 km.), niewielkie miasteczko ze źródłami mineralnemi. Tutaj porzucamy dolinę Popradu i skręcamy ku północnemu wschodowi w dolinę boczną przy górnym końcu której leży *Krynica* (161 km.), największy zakład kąpielowy w Polsce. Zakład tutejszy, własność rządu, posiada silne i obfite źródła szczawy żelazistej. Roczna frekwencja dochodzi do około 40.000 gości. W miesiącach zimowych Krynica położona na poziomie 500 m. n. m. wśród posiadających dobre tereny narciarskie szczytów Beskidów Sądeckich, jest drugą w Polsce po Zakopanem stacją sportów zimowych. Najbardziej ożywiony jest sezon letni w lipcu i sierpniu, oraz sezon zimowy w okresie od Bożego Narodzenia do połowy lutego. Krynica posiada kilkaset will i pensjonatów, wśród których do największych i najlepiej urządzonych należy dworzec zdrojowy, pensjonat Lwigród, oraz pensjonat „Patria“, słynnego naszego śpiewaka Jana Kiepury.

W Krynicy kończymy naszą turę. Cofamy się ku północy w stronę Krakowa szosą, która wiedzie przez przełęcz Krzyżówkę i zjeżdżamy w dolinę Kamionki. Mijamy Nowy Sącz i podążamy przez coraz niższe wzgórza w stronę Krakowa, wśród których leży też wieś Rożnów nad Dunajcem. Buduje się tu obecnie największa w Polsce przegroda rzeczna, która ma w ciągu kilku lat spiętrzyć dla celów elektryfikacji wody Dunajca, tworząc jezioro o długości 21 km., którego wody zaleją teren zajęty obecnie przez kilkanaście wsi w dolinie Dunajca.

Bardzo interesującą zarówno ze względów krajobrazowych, jak i etnograficznych jest też druga część szosy podkarpackiej, wiodąca wzdłuż Beskidów Środkowych i Beskidów Wschodnich, do Ziemi Huculów. Jej opis zostawiamy do następnego artykułu.

Inż. dypl. Kazimierz Podhorski Okołów

Motoryzacja Austrji

Jeden z najstarszych w Europie — austryjacki przemysł samochodowy, przeżywał w ostatnich latach poważny kryzys, wywołany nie tylko zmianą warunków gospodarczych Austrji po wojnie europejskiej i ogólno europejskim kryzysem, lecz w głównej mierze przyczynami czysto wewnętrznemi t. j. antimotoryzacyjnem nastawieniem władz fiskalnych, starających się nadmiernem opodatkowaniem kursujących samochodów i paliwa jak również rozporządzeniami ograniczającemi eksploatację wozów ciężarowych — ograniczyć tego niebezpiecznego dla kolei konkurenta.

Z drugiej strony, przemysł samochodowy austryjacki nie odrazu zdołał się przystosować do zmienionego zapotrzebowania rynku, produkując przez dłuższy czas po wojnie drogie wozy o dużym litrażu, na które nie znajdowano zbytu w kraju.

Wywołało to spór wewnętrzny pomiędzy produkcją i handlem, a właściwie produkcją i finansującemi ją instytucjami bankowemi, np Credit Anstallt Wiener Bank Verein, finansujący fabrykę Steyer'a, rozpoczął swego czasu starania by wstrzymać produkcję tej fabryki. — W tym celu prowadzone były pertraktacje z amerykańskim koncernem General Motors, pod kątem utworzenia z fabryki Steyer'a — montowni wozów General Motors, z tem że organizacja sprzedaży Steyr'a miała być przejętą, produkcja fabryki zatrzymaną, a fabryka zamieniona na montownię. Czysty montaż uważany był za niezalecony ze względów gospodarczych; opony, koła, akumulatory etc. miały być używane krajowe. Cło wwozowe na części miało być obniżone o 60—65%.

Pertraktacje te jednak nie doszły do skutku, sprowadzanie bowiem do Austrji większej ilości części z Ameryki musiałoby być, ze względu na austryjacki bilans płatniczy, uzależnione od możliwości wywozu produktów austryjackich do Ameryki — czego nie dało się uzyskać.

Na kupno fabryki Steyr'a (za cenę 2½ — 3 miljonów dolarów) fabryki amerykańskie również się nie zgodziły, uważając rynek austryjacki za zbyt mały i produkcję wozów małych za nieopłacalną.

Rzeczoznawcy amerykańscy, którzy badali przemysł austryjacki — polecali raczej budowę wozów ciężarowych, niż budowę wozów małych, które przy niewielkiej produkcji ich zdaniem opłacać się nie mogą.

Podobne stanowisko zajął handel austryjacki, iż produkcja wozów małych nie może się opłacić.

Ochrona zaś celna produkcji — hamuje rozwój motoryzacji i nigdy nie doprowadzi do takiego rozwoju stanu kursujących samochodów, by przemysł krajowy mógł mieć wreszcie zabezpieczony rynek zbytu. — Temniemniej jednak kwestja bilansu płatniczego i zatrudnienia (Steyr zatrudnia około 5.000 robotników, z czego 1500 specjalnie w dziale samochodowym, a obroty jego wynoszą około 60 milj. szylingów) — przeważyła.

W celu podniesienia stanu motoryzacji wydano rozporządzenie (8.VI.34) modyfikujące nieco opłaty od motocykli i samochodów używanych do własnego użytku, ale obciążając dodatkowym podatkiem samochody autobusowe.

Zniesiono mianowicie opłaty od motocykli o litrażu do 350 cm³, ale nie wprowadzono żadnych wybitnych ulg, fałszywa bowiem kalkulacja kolei w dalszym ciągu przeszkadzała prawidłowemu rozwojowi motoryzacji.

Mimo wydanych okólników do urzędów skarbowych, że posiadanie samochodu nie jest dowodem zamożności etc. utrudniono rozwój motoryzacji przez ogłoszenie 11.XI. 1934 r. nowego podatku od benzyny, w wysokości 4 gr. od kilograma.

W ten sposób prócz małych ulg wprowadzonych w dn. 18.VI.1934 r., od 1933 r. wszelkiemi sposobami starano się zahamować ruch samochodowy, a mianowicie:

w 1933 r. dekretem ograniczającym kursowanie wozów ciężarowych, w tymże roku o obowiązującym używaniu mieszanek spirytusowych i wreszcie w 1934 roku nowemi podatkami od benzyny. — Wobec tego w cenie detalicznej benzyny, wynoszącej około 0.59 — 0.60 szyl. za litr, około 65% stanowią podatki.

Fałszywa polityka fiskalna i zbliżające się niebezpieczeństwo zwinięcia całej gałęzi przemysłu, wywołało silną reakcję zainteresowanych kół przemysłowych, które zwróciły uwagę na nieobliczalne skutki prześladowania motoryzacji — dla gospodarki krajowej.

Prócz bowiem istniejących krajowych fabryk samochodowych, zatrudniających w odpowiednich działach w latach 1934—35 bezpośrednio około 4.000—5.000 robotników, czyli 1—2 robotnika na każdy wyprodukowany samochód, pośrednio w produkcji samochodów zainteresowanych jest w Austrji 27 fabryk przemysłu pomocniczego, które w odpowiednich działach zatrudniają około 8.000 ludzi, czyli w rezultacie każdy wyprodukowany w kraju samochód dawał zatrudnienie od 3—4 ludzi rocznie.

Ważnym jest również to, że Austrja posiada prawie wszystkie potrzebne do produkcji samochodów surowce i półfabrykaty, tak, że w samochodach wyprodukowanych w Austrji — udział surowców i półfabrykatów krajowych wyniósł 88—92%. Obroty zaś przemysłu pomocniczego w latach 1932—34 wyniosły około 23—30.000.000 szyl.

Przemysł samochodowy odgrywał również bardzo dużą rolę w bilansie handlowym Austrji, wyeksportowano bowiem w roku 1934 — 750 samochodów, wartości około 4.400.000 szyl., podczas gdy w tym samym czasie wwieziono około 660 szt. wartości 2.700.000 szyl., co dało saldo dodatnie około 1.700.000 szyl

Licząc zaś inaczej, a mianowicie, że konsumpcja rynku wewnętrznego w 1934 r wyniosła ogółem około 2.000—2.200 sztuk, należałoby wwieźć z zagranicy, w razie zatrzymania produkcji krajowej, całą tę ilość, co spowodowałoby dodatkowe zapotrzebowanie walut na sumę około 15.—16.000.000 szyl.

Zastanawiającem jest jeszcze to, iż antimotoryzacyjna polityka fiskalna — odbiła się ujemnie w głównej mierze na produkcji krajowej, a nie na imporcie z zagranicy. — Jest to zupełnie zrozumiałem, o ile się zważy, iż utrudnienia podatkowe i ograniczenie ruchu wywołały spadek sprzedaży samochodów wogóle, a co zatem idzie — skurczenie się produkcji krajowej, co w rezultacie wywołało wzrost kosztów własnych tej produkcji. W ten sposób, niezależny od tych warunków import znalazł się w warunkach wygodniejszych, tembardziej, że cła jakkolwiek wysokie — nie są nadzwyczajnie wygórowane. — Z drugiej strony, wobec zahamowania sprzedaży z przyczyn ogólnych, kontygenty przywozowe w roku 1934 nie zostały całkowicie wyzyskane.

Obawa zrujnowania przemysłu krajowego w urządzeniach i fabrykach, którego zainwestowano wiele miljonów szylingów — wywołała z jednej strony chęć konsolidacji przemysłu krajowego i wypuszczenia na rynek odpowiednich wozów dla niezamożnego społeczeństwa, a z drugiej strony pewne otrzeźwienie w sferach fiskalnych

W połowie 1934 r. dochodzi do skutku połączenie Towarzystwa Puch—Steyr'a z AustroDaimlerem przy podwyższeniu kapitału zakładowego Steyr'a z 12 milj. szyl. do 12.200.000 szyl. — Wypuszczono mianowicie 8.000 sztuk nowych akcji po 150 szyl. dla akcjonarjuszy Austro-Daimler'a (po 100 szt.) jedną nową akcję F-my połączonej.

Fabryka rozpoczęła seryjną produkcję modeli średnich i małych, które zostały bardzo dobrze przyjęte zarówno w kraju jak i zagranicą.

Z drugiej strony władze zrozumiawszy szkodliwość wyników polityki fiskalnej — zniosły od dnia 1 maja 1935 r. podatki od samochodów.

Jednocześnie Towarzystwa Asekuracyjne obniżyły stawki ubezpieczeniowe o 15%. — Ponieważ nie podwyższono podatków od benzyny, obniżka kosztów eksploatacyjnych była istotną, a nie zamaskowaną.

Skutki tego rozporządzenia nie dały na siebie długo czekać. — W Austrji nastąpiła haussa samochodowa, fabryka Steyr'a zaczęła pracować intensywniej, wszystkie zaś zagraniczne całoroczne kontyngenty zostały już do początku jesieni wyczerpane. — Do ożywienia zaś ruchu turystycznego przyczyniło się równocześnie otwarcie wielkiej drogi na Grossglocken.

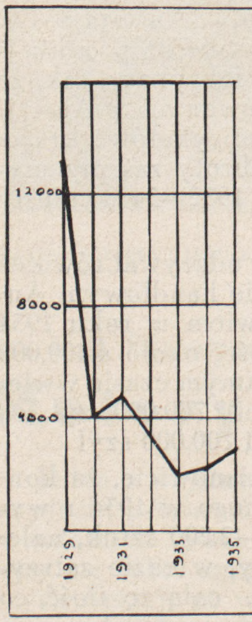
Jednocześnie prócz Steyr'a inne fabryki zaczynają się interesować produkcją małych wozów. — Sprzedaż zaś wzrosła w połowie 1935 r. tak szybko, że nietylko wykupiono całą produkcję Steyr'a i wyczerpano kontyngenty zagraniczne, lecz rozsprzedano wszystkie nowsze wozy używane (t.j. 3 i 4-letnie).

W ten sposób wobec wzrostu ilości kursujących samochodów, a co zatem idzie — wzrostu zużycia materjałów pędnych i zwiększenia zatrudnienia, pozorna strata Skarbu, wynikająca ze skasowania podatku od samochodów (około 4 milj. szyl.) w szybkim czasie wróciła z naddatkiem do kasy państwa.

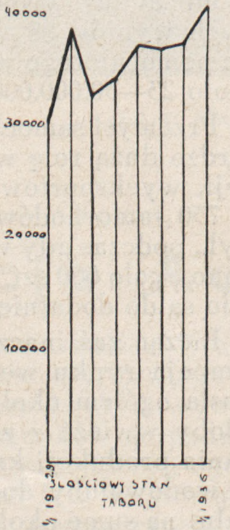
Najlepszym dowodem tego, że ilość kursujących samochodów stoi w prostym stosunku do obciążeń fiskalnych — jest wzrost nowych rejestracji wozów osobowym w 1935 r. o ca 35% — w porównaniu z rokiem 1934 — przy jednoczesnem zahamowaniu rejestracji wozów ciężarowych — skrępowanych jeszcze różnemi rozporządzeniami fiskalnemi.

Temniemniej jednak produkcja wozów osobowych w kraju nie doszła jeszcze (przy produkcji w największej fabryce krajowej — około 2.000 szt.) do opłacalności, którą spodziewają się uzyskać w roku 1936 przy produkcji conajmniej 4.000 szt. wozów.

Podane poniżej tablice charakteryzują rozwój motoryzacji Austrji w ciągu ostatnich kilku lat.



NOWE REJESTRACJE



Tablica I-sza **Nowe rejestracje**

Rok	Samochody		Ogółem	Udział wozów produkcji krajowej w %
	osobowe	ciężarowe		
1929	8000	5000	13.000	80
1930	2200	1800	4 000	71
1931	3200	1300	4.900	72
1932	2300	850	3.150	70
1933	1450	550	2.000	62
1934	1720	380	2.100	62
1935	2360	440	2.800	70

Wzrost nowych rejestracji wozów osobowych w ostatnim roku o ca 35—40% w porównaniu z rokiem 1934 — stoi, jak już wyżej powiedziano, w ścisłym stosunku do zniesienia podatków od samochodów z dnia 1 maja 1935 r., narazie na przeciąg jednego roku.

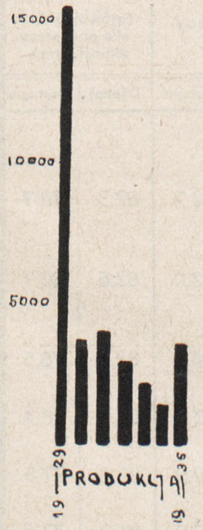
Tablica II. **Produkcja krajowa.**

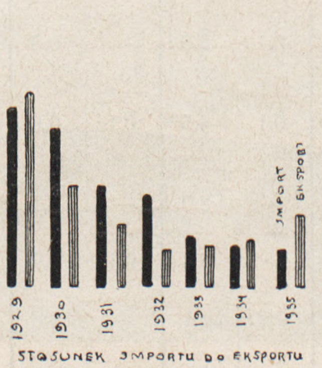
Rok	Samochody osobowe	Samochody ciężarowe i autobusy	Ogółem
1929	9.000	6.300	15 300
1930	1 500	2.000	3.500
1931	2.500	1.500	4.000
1932	1.800	950	2.750
1933	1.300	700	2.000
1934	1.100	400	1 500
1935	2.700	500	3.200

Tablica III. **Ilościowy stan taboru.**

Rok	Samochody osobowe i autobusowe	Samochody ciężarowe	Ogółem
na 1. I. 1929	18.200	12 000	30.200
„ 1930	23.000	16 000	39.000
„ 1931	19.250	13.000	32.250
„ 1932	21.000	13 000	34.000
„ 1933	22.000	14.800	34.800
„ 1934	22.300	14.300	36 600
„ 1935	23.100	14.000	37.100
„ 1936	26.500	14.100	40.600

Interesujący jest pozatem stan pojazdów trzykołowych, który na 1.I.1936 r. wynosił około 9.300 sztuk, wobec 8.200 na 1.I.1935 r. i 5.500 na 1.I.1934 r. Eksport wozów wzrósł również w roku 1935, szczególniej dzięki udanym ostatnim modelem Steyr'a, wwóz pozostał prawie bez zmiany, nastąpiło tylko przesunięcie na korzyść Niemiec, które w roku 1935 zajęły pierwsze miejsce, posiadane dotąd przez Amerykę. — Na trzeciem miejscu figuruje Czechosłowacja.





W bieżącym roku większą część produkcji stanowić będą prawdopodobnie małe i średnie wozy osobowe.

Tablica IV. **Eksport i import samochodów**

Rok	Eksport (w sztukach)	Import (w sztukach)
1929	2.850	2.670
1930	1.500	2.370
1931	935	1 500
1932	485	1.356
1933	630	760
1934	745	668
1935	1.140	około 600

Charakterystykę ważniejszych typów wozów osobowych, produkowanych w Austrji, podaje Tablica V.

Tablica V. **Charakterystyka ważniejszych typów samochodów osobowych.**

Marka	typ	litraż cm.³	ilość cyl.	moc	rozstaw osi	Waga karetki
Gloriette	4 K	790	4	20	2300	590
Steyr	50	978	4	22	2250	700
Steyr	100	1385	4	30	2600	900
Steyr	120	1990	6	50	2830	1020
Steyr	530	2300	6	56	3250	1370
Gräf-Stift	M 6	2650	6	55	3150	1500

Jak widać austrjacki przemysł samochodowy przebył już niebezpieczne maximum przesilenia i obecnie wszedłszy pod względem typów, na odpowiednie dla miejscowych warunków tory — będzie mógł normalnie się rozwijać, o ile naturalnie żadne nadzwyczajne wydarzenia nie zmienią konfiguracji gospodarczej. — Temniemniej jednak wobec dość szczupłego rynku wewnętrznego i trudności na rynkach obcych, wobec znacznie niższych cen samochodów, pochodzących z krajów o masowej produkcji — nie zaważy prawdopodobnie nigdy na rozwoju automobilizmu w Europie i nie zajmie już stanowiska — jakie zajmował przed wojną europejską, kiedy zresztą w skład tego przemysłu wchodziły również poważne fabryki czechosłowackie.

Inż. Bohdan Lubiński

Gazy spalinowe silników benzynowych i Diesel'a

Silnik Diesel'a, który w szybkiem tempie wszedł w życie przemysłowe, zastępując jako źródło napędu silniki spalinowe innych typów i w wielu wypadkach — maszyny parowe, wchodzi obecnie w fazę wypierania silników benzynowych w trakcji ciężarowej i autobusowej.

W związku z tem, a szczególniej w związku z komunikacją autobusową śródmiejską wynikła sprawa gazów spalinowych i zawartości szkodliwych czynników w tych gazach.

Niewątpliwie wydech silników Diesel'a, przynajmniej na pierwszy rzut oka, oraz działanie na powonienie — wydają się bardziej nieprzyjemne, niż wydech silników benzynowych.

To mylne pojęcie stwarza się głównie przez cięższy i bardziej wyrazisty wygląd dymu spalinowego, jak również przez nieprzyjemny jego zapach, który ma miejsce przy wehikułach z silnikami Diesel'a.

Przy rozważaniu jednak, oraz badaniu zawartości gazów spalinowych dochodzimy do wręcz odwrotnych rezultatów. Okazuje się, że szkodliwość spalin benzynowych przekracza wielokrotnie szkodliwość wydechu z silników Diesel'a, który w zasadzie może być uznany za zupełnie niewpływający ujemnie na zdrowie ludzkie.

Według badań przeprowadzonych w Niemczech i ogłoszonych w „Der Motor-Lastwagen" z dn. 10 września 1932 r. wynika, że zawartość poszczególnych, nieszkodliwych składników gazów spalinowych przy silnikach Diesel'a jest znacznie większa niż przy silnikach benzynowych, szczególniej zawartość tlenu jest około 4-krotnie wyższa, natomiast zawartość trująca tlenku węgla (CO) wyraża się cyframi — 0,1 — 0,2 przy silnikach Diesel'a do 4,5 — 8, przy silnikach benzynowych.

W badaniach nad szkodliwością CO na organizm ludzki, przeprowadzonych w Stanach Zjednoczonych i ogłoszonych na posiedzeniu Rady Miejskiej w Nowym Jorku w marcu 1933 roku stwierdzono, że przy małej koncentracji tlenku węgla w okresie 2—3 godzin, może już nastąpić stan lekkiego zamroczenia, przy którym kierowca przestaje w pełnej mierze panować nad wozem. Stan ten przy koncentracji 3-ch części CO na 10.000 części powietrza już po 1½ godzinie wytwarza stan niewłaściwego panowania nad ruchami, oraz stan zmniejszonej orjentacji i aczkolwiek nie może wywołać jeszcze zemdlenia, to jednak jest już niebezpieczny ze względu na obniżenie sprawności kierowniczej szofera.

W 1933 roku władze miejskie w Stanach Zjednoczonych przeprowadziły badania nad zawartością CO w nadwoziach zamkniętych około 300.000 samochodów, przyczem zauważono, że w przeważnej ilości wypadków silniki nie działały w stanie zupełnego spalania mieszanki i wydzielały nadmierną ilość CO, którego zawartość była już niebezpieczną dla życia ludzi, znajdujących się w samochodach.

W około pół miljona wypadków samochodowych z przyczyn „niewytłumaczonych", które mają miejsce w Stanach Zjednoczonych w przeciągu jednego roku — przyczyny należy szukać w obniżonej sprawności kierowania

Pobrano gazy wydechowe	Dwutlenek węgla CO_2 nietrujący		Tlen O_2 nietrujący potrzebny do życia		Tlenek węgla CO bardzo truj.		Methan CH_4 nietrujący		Wodor H_2 nietrujący		Azot N_2 nietrujący (główny składnik powietrza atmosferycz.)	
	Diesel	Benzyn.	Diesel	Benzyn.	Diesel	Benzyn.	Diesel	Benzyn.	Diesel	Benzyn.	Diesel	Benzyn.
1. Jazda z szybkością 46 km/godz. Samochód lekko obciążony	4,3	8,4	13,2	3,2	0,1	6,0	—	0,8	0,1	2,7	82,3	78,7
2. Szybkość 48 km/godz. Samochód przy pełnem obciążeniu	7,1	8,1	10,1	4,1	0,1	4,5	0,1	0,6	—	2,0	82,6	80,7
3. Przyspieszenie z postoju. Samochód przy pełnem obciążeniu	5,5	8,2	12,5	2,2	—	8,0	—	1,1	—	4,0	82,0	76,5
4. Jazda pod górę. Samochód lekko obciążony	6,4	8,5	11,0	2,7	—	6,4	0,1	0,9	1,5	3,1	81,0	78,4
5. Średnio szybka jazda po mieście	4,1	5,8	14,9	6,9	0,2	6,1	—	0,8	—	2,9	80,8	77,5
6. W czasie zatrzymania na skrzyżowaniu ulic	4,3	4,4	14,1	8,4	—	6,0	0,1	0,7	—	2,9	81,2	77,6

wozem, powodowanej przez nadmierne wydzielanie się CO.

Zauważono, że trzy przyczyny są najczęściej powodem do nadmiernego wydzielania się CO:

1) słaba wydajność spalania, a w rezultacie nadmierna proporcja tlenku węgla w gazach spalinowych,
2) nieszczelność instalacji wydechowej,
3) otwory w podłodze, lub w innych częściach nadwozia.

Stwierdzono, że tylko w wozach o ściśle opływowych (aerodynamicznych) linjach nie wytwarza się wirów poza samochodem, które normalnie zatrzymują część gazów spalinowych i wciągają je do wnętrza wozu przez szpary lub okna tylne.

Wydzielające się szkodliwe gazy mogą również mieć poważny wpływ na samochody, jadące za autobusami, kiedy mało widoczne gazy mogą być z łatwością wdychane przez kierowcę samochodu, podążającego za wehikułem, wydzielającym nadmierną ich ilość.

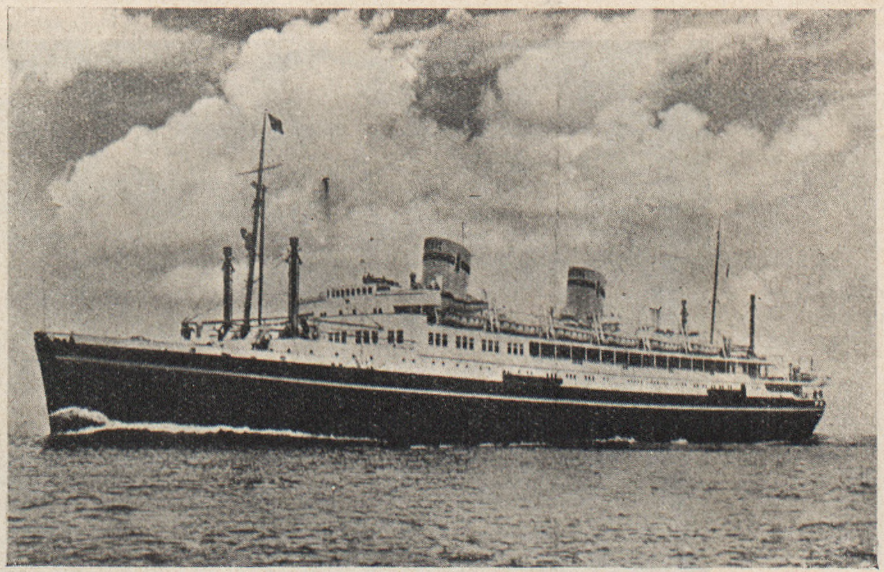
Badania nad wpływem tlenku węgla na organizm ludzki wykazują, że już przy 4-ch częściach na 10.000 części powietrza — zawartość ta może być przyczyną zemdlenia, a przy 8-miu częściach — śmierci.

Nie może to mieć w żadnym wypadku miejsca przy silnikach Diesel'a gdzie zawartość CO w spalinach jest tak mała, że nie bierzemy jej pod uwagę.

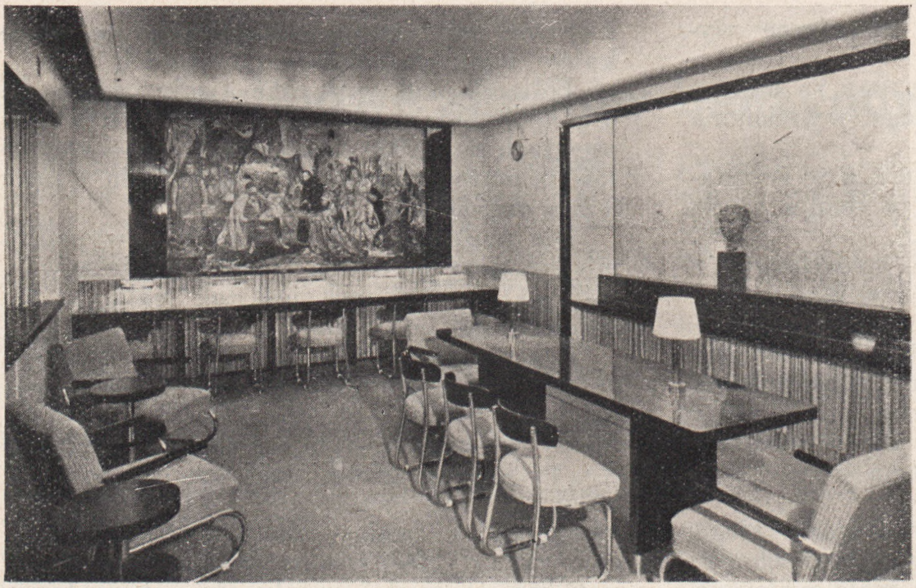
Reasumując powyższe, możemy stwierdzić, że aczkolwiek spaliny silników Diesel'a wydzielają bardziej widoczny i bardziej nieprzyjemny w zapachu dym niż spaliny benzynowe, to jednak szkodliwość ich dla zdrowia ludzkiego może teoretycznie nie być braną pod uwagę, gdy natomiast szkodliwość spalin benzynowych o dużej zawartości tlenku węgla — jest bez żadnych wątpliwości stwierdzona i tem niebezpieczniejsza, że mało widoczna.

Nasza flota handlowa rośnie

M/S „Batory", który odbył ostatnio swą dziewiczą podróż, to bliźniaczy statek kursującego obecnie na trasie Linji Amerykańskiej M/S „Piłsudski". W ten sposób tonnaż floty polskiej wzrasta o nowe 14.400 tonn. Motorowiec „Batory", podobnie jak „Piłsudski", jest wyrazem ostatnich zdobyczy techniki w budownictwie morskiem. Jest to statek dwukominowy, poruszany dwiema śrubami o blisko pięciometrowej średnicy i dwoma motorami morskiemi Diesla o łącznej mocy 12.500 koni mechanicznych. Motory ma dziewięciocylindrowe, ważą razem około 850 tonn, są to więc jedne z największych motorów, jakie były dotychczas ustawiane na statkach. Długość M/S „Batory", podobnie jak M/S „Piłsudski", wynosi 160,5 m., szerokość największa 21,5 m. Statek jest siedmiopokładowy, posiada podwójne dno i 9 grodzi wodoszczelnych. Zabierać może 370 pasażerów klasy turystycznej i 400 pasażerów klasy trzeciej. Podobnie jak na statku „Piłsudski", specjalną starannością otoczono urządzenie wnętrz M/S „Batory". Od strony zewnętrznej dziób statku upiększa herb rodziny Batorych. Patronką nowego motorowca jest Matka Boska Częstochowska ryngraf z Jej wizerunkiem, dar matki chrzestnej statku — zawieszony jest w hali maszyn. W hallu pokładu spacerowego umieszczono portret naturalnej wielkości, wyobrażający króla Stefana Batorego, pędzla Cz. Wdowiszewskiego. W czytelni na ścianie wisi kopja słynnego obrazu Matejki „Batory pod Pskowem", wykonana przez Jana Zamojskiego. Spośród artystów, zatrudnionych przy urządzaniu wnętrz statku, wy-



Nasz nowy transatlantyk M/S „Batory".

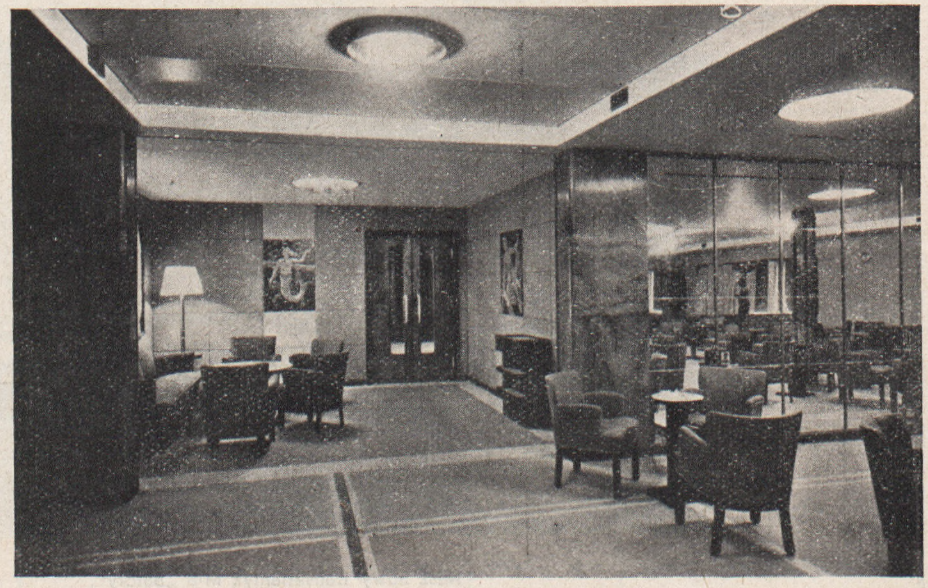


M/S „Batory". Czytelnia klasy turystycznej.

mienić należy: prof. W. Jastrzębowskiego, prof. Lecha Niemojewskiego, St. Rzeckiego, S. i B. Brukalskich, E. Cybisa, Zofję Stryjeńską, Fr. Strynkiewicza, Ant. Kenara, J. Kubickiego, prof. Z. Kamińskiego, J. Umińską, H. Jaworskiego, J. Hładko, W. Borowskiego, Z. Kamińską, L. Pękalskiego i innych.

Święto inauguracji nowego motorowca zbiegło się z inauguracją sezonu letnich wycieczek. Dnia 21 kwietnia M/S „Batory" wyruszył w podróż z Triestu do Gdyni, gdzie przybył 11 maja. Dnia 18 maja M/S „Batory" wyruszy w swój rejs inauguracyjny do St. Zjednoczonych A. P. i Kanady. Na tym szlaku — Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York pełnić będzie służbę regularną naprzemian z M/S „Piłsudskim". W przerwach pomiędzy rejsami M/S „Batory" w okresie letnim odbędzie szereg wycieczek turystycznych z Gdyni do portów europejskich.

Skład personalny załogi nie jest bynajmniej rzeczą obojętną ani dla sławy statku, ani dla jego przyszłości, ani, przechodząc do kategoryj handlowych — dla jego eksploatacji. Załoga nietylko tworzy indywidualność statku, nietylko jest jego prawdziwą duszą, sercem i mózgiem, ale stanowi pewną określoną całość, organicznie związaną ze statkiem, połączoną więzami wspólnych przeżyć, wspólnych wysiłków i jakże często — światopoglądu. Tonu załodze nadaje kapitan. Jeśli jest to indywidualność odrębna, potrafi na podwładnych swych wycisnąć piętno tak głębokie, że pozostanie ono przez całe życie i odcinać się będzie wyraźnie w sposobie pracy, w stosunku do niej, w przywiązaniu do statku, w traktowaniu pasażera i t. p. Takim kapitanem, jest popularny w Polsce kapitan wielkich wód M/S „Batory" — Eustazy Borkowski. „Stary wilk morski" — od przeszło 35 lat pływa po morzach świata, zdobywając niebylejakie doświadczenie w kierowaniu statkiem. Poza zaletami czysto fachowemi, kapitan Borkowski, prawie polyglota, bo władający 11 językami, cieszy się zasłużoną sympatją zarówno załogi, jak pasażerów. Odznaczony Krzyżem Zasługi za wyratowanie niemieckiego parowca „Horst Wessel", kapitan Borkowski posiada pozatem szereg różnych odznaczeń, zdobytych w czasie swej wytrwałej służby na morzu. Tuż obok kapitana Borkowskiego wymienić trzeba zastępców jego i pomocników:



M/S „Batory". Fragment wielkiego salonu klasy turystycznej.

Bomba Franciszek, starszy mechanik ma już za sobą 28 lat pracy zawodowej i do służby na statku przeszedł ze stanowiska szefa Służby Technicznej Komendy Portu Wojskowego Gdynia. Dwaj młodzi oficerowie — Meissner Tadeusz, zdolny pisarz, który odbył podróż dookoła świata na „Darze Pomorza“ i Zelwerowicz Stanisław, syn znanego aktora, odznaczony Krzyżem Zasługi za ratowanie statku „Horst Wessel“. Intendentem M/S „Btory“ został B. Korcyn-Żukowski, który kończył szkołę morską w Petersburgu i w swych licznych podróżach na różnych statkach objechał dosłownie cały świat. Z pośród „szaraków“ załogi, których wartości osobiste nie pozostają bez wpływu na sprawność działania aparatu okrętowego, warto wspomnieć o sterniku Budziszu, rybaku kaszubskim od wielu pokoleń, który nie chce opuścić koła sterowego i pozostaje na tym ważnym stanowisku na statkach Linji od wielu lat i wreszcie o osobie niewidocznej dla pasażera, a tak bardzo ważnej, jaką jest kucharz na statku. Mecler Stanisław, którego uczestnicy wycieczek morskich pamiętają z podróży na „Kościuszko“, nic nie mówi o swojej przeszłości i kwalifikacjach: oceni je każdy, kto, jadąc na M/S „Batory“, spożyje smacznie ugotowany i doskonale przyprawiony posiłek.

Ale i obca flota również...

„Queen Mary“ największy okręt świata — nazywają Anglicy arcydziełem Brytyjskiej Marynarki Handlowej.

Budowę tego kolosa rozpoczęto w dniu 1 grudnia 1930 r., a pierwszą podróż odbędzie on 27 maja r. b. (Southampton — Cherbourg — New York).

Zapewne 1 czerwca dzienniki obwieszczą światu, że „Błękitna wstęga Antlantyku“ należy do QUEEN MARY, a tem samem „Normandie“ znajdzie się na drugiem miejscu.

Ciekawe są szczegóły, dotyczące tego wielkiego statku.

„Queen Mary“ zużywa tyle energji elektrycznej, że ilość jej wystarczyłaby dla oświetlenia i obsłużenia miasta o 150.000 mieszkańców. 6400 klm. kabli i przewodów rozprowadzają energję po całym okręcie a 30 tysięcy lamp dostarcza światła.

Okręt ma 301,20 m. długości, 35,40 m. szerokości i 70 metrów wysokości (od kilu do szczytu masztu).

Okręt posiada 12 pokładów.

Ogólna waga metalu zużytego do budowy tego kolosa wynosi 50.000 ton. Do nitowania zużyto przeszło 10 miljonów nitów, które ułożone jeden za drugim sięgałyby przeszło 430 klm. „Queen Mary“ posiada przeszło 2000 okien.

Ster i umocowanie śrub ważą łącznie około 600 ton. Sam ster waży 140 ton. Pomieszczenie dla maszyn jest tak duże, że zajmuje długość równą niektórym większym okrętom transatlantyckim.

Na okręcie znajduje się 25 lokali publicznych, jak sale balowe, bary, czytelnie, boiska, baseny kąpielowe i t. p. Wielka restauracja może jednorazowo pomieścić przeszło 800 osób.

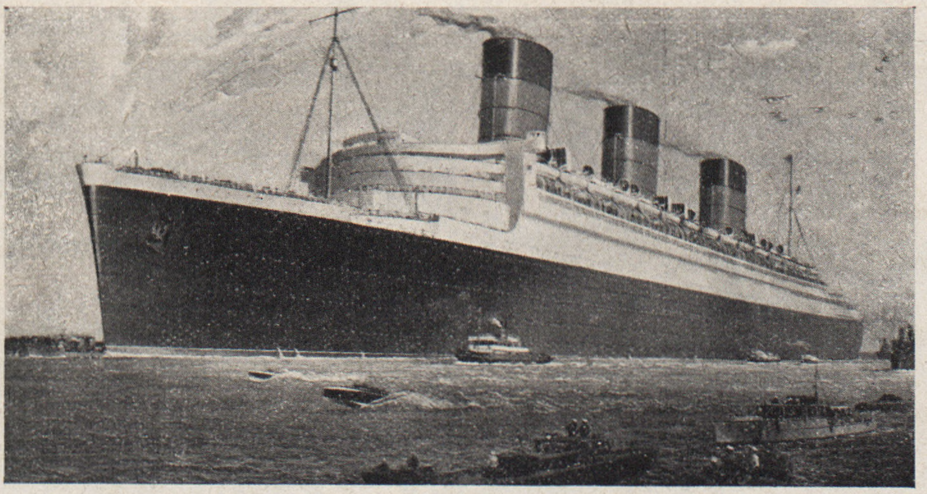
Kabiny sypialne stanowią rewelację w dziedzinie nowoczesnej kultury i wygody, przyczem każda kabina posiada łazienkę, toaletę i telefon. Kabiny są wentylowane automatycznie, przyczem z każdej kabiny można kontrolować temperaturę powietrza i wentylacji specjalnym aparatem.

Budowa i wyekwipowanie tego największego na świecie okrętu dało pracę dziesiątkom tysięcy robotników. Dostawy uskuteczniane były przez 200 firm. Jak wygląda „inwentarz“ Queen Mary ilustrują następujące cyfry:

300.000 szt. bielizny stołowej
200.000 szt. porcelany i szkła
16.000 szt. sztućców i zastawy stołowej
10 kilometrów dywanów i chodników
21 kilometrów materjałów na obicia, rolety i pokrycia mebli.

Mimowoli nasuwa się pytanie, czy znajdzie się zawsze taka ilość pasażerów i turystów, aby przynajmniej Towarzystwo pokryło koszty własne utrzymania i eksploatacji takiego olbrzyma? Wydaje się nam, że chodzi tu raczej o ambicje morskie Anglików.

R.



„Queen Mary“.

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

MAPA SAMOCHODOWA I STANU DRÓG W POLSCE NA ROK 1936.

W najbliższym czasie ukaże się w sprzedaży opracowana i wydana przez Polski Touring Klub „Mapa Samochodowa i Stanu Dróg w Polsce na rok 1936".

W mapie tej będzie uwzględniony stan dróg w całym kraju, oparty na oficjalnych sprawozdaniach z terenu. Różnić się będzie ona przedewszystkiem od map dotychczasowych zastosowaniem rzeźby terenu, oznaczeniem lotnisk, zamieszczeniem całego obszaru W. M. Gdańska, zaznaczeniem wszystkich urzędów celnych granicznych, przedłużeniem naszych dróg poza granice ze wskazaniem kierunku, opracowaniem dokładnej mapki okolic Warszawy oraz dodaniem marszrut.

Specjalnie dodaną będzie specjalnie opracowana mapka Górnego Śląska i okolic Warszawy.

„Mapa samochodowa i Stanu Dróg", Polskiego Touring Klubu składać się będzie z dwóch części i posiadać specjalną twardą okładkę zewnętrzną. Pierwsza część, stanowiąca jakgdyby wstęp do mapy, a równocześnie jej uzupełnienie, składać się będzie z przeszło 20 marszrut po najważniejszych szlakach turystycznych i komunikacyjnych Polski z uwzględnieniem dojazdów do uzdrowisk, stacyj klimatycznych i terenów turystycznych. Ukazanie się mapy Polskiego Touring Klubu będzie bezwątpienia rewelacją w świecie automobilowym.

OFICJALNE ZESTAWIENIE WYNIKÓW „RAJDU ŁAŃCUCHOWEGO PO WIELKOPOLSCE" POLSKIEGO TOURING KLUBU:

Uroczyste wręczenie nagród automobilistom i motocyklistom, którzy wzięli udział w Rajdzie odbyło się w dniu 26 kwietnia r. b. w Poznaniu w obecności Prezydenta Miasta Poznania P. E. Więckowskiego oraz Prezesa Zarządu Głównego Polsk. Touring Klubu p. Stanisława Reszczyńskiego.

Nagrody zdobyli:

A u t o m o b i l i ś c i:

I. Poznańska ekipa Polskiego Touring Klubu Złoty Puhar Targów Poznańskich.

II. Wiceminister Świtalski I. nagrodę klubową, nagrodę Dziennika Poznańskiego, nagrody Wydziałów Powiatowych: Gniezna, Inowrocławia, Kępna, Ostrowa, Środy, Zarządów Miejskich: Gniezna, Wągrowca, Wyrzyska, oraz firmy „Karpaty".

III. Janecki Aurel z Bydgoszczy złoty puhar Wojewody Poznańskiego II nagrodę klubową, nagrodę firmy „Stomil", Wydziału Powiatowego Bydgoszczy, oraz miast Ostrzeszowa i Bydgoszczy.

IV. Sierczyński III nagrodę klubową, nagrodę Prezydenta m. Poznania, Wydziału Powiatowego Wyrzysk, Zarządów miast Chodzieży i Sremu.

V. Łączkowski Stefan nagrodę Auto - Klubu Ostrów oraz Wydziału Pow. Rawicz.

VI. Landgraf Rudolf nagrodę klubową roczną bezpłatną polisę ubezpieczeniową Riunione Adriatica di Sicurta oraz Koła Ziemian Żnin i firmy „Karpaty".

VII. Domagalski Roger nagrodę m. Krotoszyna i Obornik.

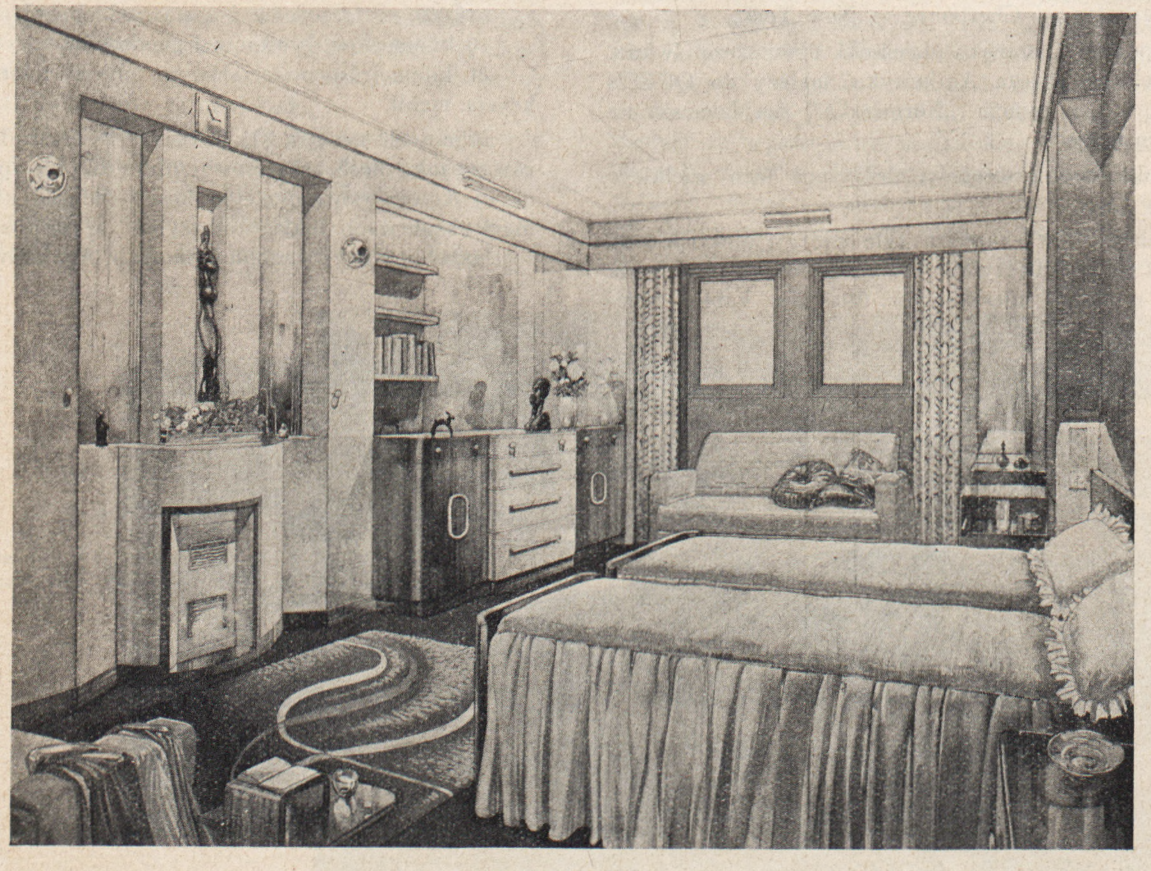
VIII. Dr. Walterowa specjalną nagrodę dla Pań firmy Polski Fiat i Wydz. Pow. Mogilno

IX. Mielochówna Wanda nagrodę Wydz. Pow. Leszno.

X. Dyr. Sieradzki nagrodę Wydz. Pow. Września.

XI. Sterczewski Edward, nagrodę Zdrojowiska Inowrocław.

XII. Iwański Józef, klubową nagrodę pocieszenia.



Luksusowa kabina na Queen Mary.

Motocykliści:

I. Ziółkowski Alfons I nagrodę klubową.

II. Von Haw Kurt Bydgoszcz, II nagrodę klubową i miasta Bydgoszczy.

III. Mieloch Jerzy, nagrodę Wydz. Pow. Kościana, Śremu i Zarządu Miejskiego Grodziska i Wrześni.

IV. Nagengas Michał, nagrodę Wydz. Pow. Żnin.

Pozatem rozdano 35 plakiet pamiątkowych.

Kierownictwo Rajdu spoczywało w rękach:

Delegata Okręgowego P. T. Klubu Inż. Tramplera, Komandora Rajdu WProk. S. Ap. Jaszczewskiego, Przedstawiciela DOK. 7 i Wicekomandora Ppłk. Sokołowskiego, Wicekomandora Nacz. Kassowicza i Wicekomandora Arch. Nowickiego.

NOWE DELEGATURY P. T. KLUBU

W kwietniu br. zostały otworzone Delegatury Powiatowe:

w Kosowie Poleskim, Delegat Inż. Edward Woronicz,

w Łunińcu, Delegat Inż. Mieczysław Lenczewski.

w Zakopanem, Del. p. F. Daszyński.

UŁATWIENIA DLA ZAGRANICZNYCH AUTOMOBILISTÓW NA GRANICY NIEMIEC W OKRESIE OLIMPJADY.

W okresie od 25 lipca do 16 sierpnia, 1936 r. obowiązywać będą dla zagranicznych automobilistów przy przekraczaniu granicy Rzeszy Niemieckiej specjalne ułatwienia. Na okres powyższy, wydawane będą specjalne przepustki za opłatą jednej RM. uprawniające do wjazdu samochodu bez opłacenia cła i bez specjalnego zabezpieczenia, lub kaucji gwarancyjnej, na poczet opłat celnych.

Samochody zagraniczne będą mogły na zasadzie tych przepustek ulgowych pozostawać w obrębie Rzeszy Niemieckiej do 16 września br.

Najważniejszym jest fakt, że do korzystania z powyższych ulg nie będzie wymagane od automobilistów posiadanie specjalnych kart udziału w Olimpjadzie, ani też biletu wstępu na zawody olimpijskie. Przepustki takie będą ważne również i dla motocykli tak jak i dla autobusów.

CZEKI TURYSTYCZNE WE WŁOSZECH.

Celem przyczynienia się do wzmożenia ruchu turystycznego do Włoch, zostało wydane ostatnio rozporządzenie, wprowadzające czeki oraz akredytywy turystyczne. Przepisy dotyczące zastosowania wyżej wspomnianego rozporządzenia są następujące:

Na rzecz turystów cudzoziemców oraz Włochów zamieszkujących zagranicą, udających się do Włoch wzgl. do Kolonij włoskich, w najbliższym czasie Państwowy Instytut do Wymiany z Zagranicą (Istituto Nazionale per i Cambi con l'Estero) powierzy określonym bankom oraz organizacjom turystycznym zagranicą sprzedaż „czeków turystycznych" w lirach włoskich, za dewizy zagraniczne, które mogą być bez ograniczenia przekazywane do Włoch, z zastosowaniem specjalnej premji, w stosunku do kursu oficjalnego notowanego na giełdzie w Rzymie.

W oczekiwaniu wprowadzenia w życie „czeków turystycznych" Państwowy Instytut do Wywiany z Zagranicą postanowił upoważnić niektóre Banki oraz Biura podróży zagraniczne, do wydawania „Akredytyw turystycznych" w lirach, które będą sprzedawane za dewizy zagraniczne dopuszczone do przekazywania do Włoch i po kursie ustanawianym przez tenże Instytut do Wymiany z Zagranicą, z uwzględnieniem wyżej przytoczonych przesłanek.

Państwowa Organizacja Przemysłu Turystycznego (E. N. I. T.) oraz Państwowa Federacja Faszystowska Hoteli oraz Turystyki będą mogły upoważnić sprzedawców „bonów turystycznych" (hotelowych oraz benzynowych) do sprzedaży tych bonów po tych samych cenach, które zostały ustanowione przez Państwowy Instytut do Wymiany z Zagranicą dla sprzedaży „akredytyw turystycznych"; oczywiście z zastrzeżeniem, iż sprzedaż ta będzie uskuteczniana cudzoziemcom oraz Włochom zamieszkującym stale zagranicą za dewizy, dopuszczane do przekazywania do Włoch.

Państwowy Instytut do Wymiany z Zagranicą upoważnia ponadto określone Banki oraz Organizacje turystyczne zagranicą do przeprowadzania — na warunkach ustanowionych dla „akredytyw turystycznych" — wypłat w lirach włoskich na rzecz Organizacyj turystycznych, hoteli, pensjonatów, i t. p. we Włoszech oraz Kolonjach włoskich, z tytułu zwrotu „bonów" dotyczących świadczeń turystycznych (bony podróżne ryczałtowe).

„Akredytywy turystyczne“ będą mogły być wydawane jedynie na rzecz cudzoziemców oraz Włochów zamieszkujących stale zagranicą, udających się na określony czas do Włoch oraz do Kolonij Włoskich w celach turystycznych. Nie będą mogły być przeto wydawane na rzecz Włochów oraz cudzoziemców, udających się do Włoch lub Kolonij przejściowo lub na stałe w innych celach (nie turystycznych), a którzy zamieszkują stale we Włoszech wzgl. w Kolonjach.

„Akredytywy turystyczne“ będą wydawane na sumę nie przewyższającą 250 Lir. dziennie, z uwzględnieniem ilości dni przypuszczalnego pobytu we Włoszech lub Kolonjach, podanej przez turystę. Jednakże w wypadku, kiedy turysta okazałby się już zaopatrzony w bony „turystyczne“ (bony hotelowe, bony benzynowe, i t. d.), suma ta będzie ograniczona do 150 Lir. od osoby dziennie.

„Akredytywy turystyczne“ będą wypłacane w Instytucjach, na które zostaną wystawione, bez pobierania żadnych opłat lub prowizji, w wysokości maksymalnej Lir. 1.250 od osoby, na każde pięć dni pobytu we Włoszech wzgl. w Kolonjach (również góry) lub też w wysokości Lir. 250 dziennie na osobę. W wypadku, kiedy turysta, będzie zaopatrzony w bony „turystyczne“, wypłata będzie mogła się odbyć w wysokości maksymalnej Lir. 750 na każde pięć dni i po 150 Lir. dziennie.

Instytucja włoska, uskuteczniająca wypłatę, dokona sprawdzenia okaziciela „akredytywy turystycznej“, żądając przedłożenia paszportu.

Sumy realizowane przez „akredytywy turystyczne“ będą mogły być zużytkowane we Włoszech lub w Kolonjach włoskich na wydatki związane z pobytem oraz podróżą w obrębie Królestwa Włoch lub w Kolonjach, jak również na kupno wszelkich przedmiotów służących do użytku osobistego.

Dozwolony jest wywóz „akredytyw turystycznych“ niewykorzystanych całkowicie we Włoszech, które winny być zgłoszone w odnośnych instytucjach zagranicznych emitujących; instytucje te dokonają zwrotu reszty sumy „akredytywy turystycznej“. Nie dozwolony jest natomiast wywóz zagranicę niezużytkowanych sum w lirach (w gotówce lub w papierach kredytowych).

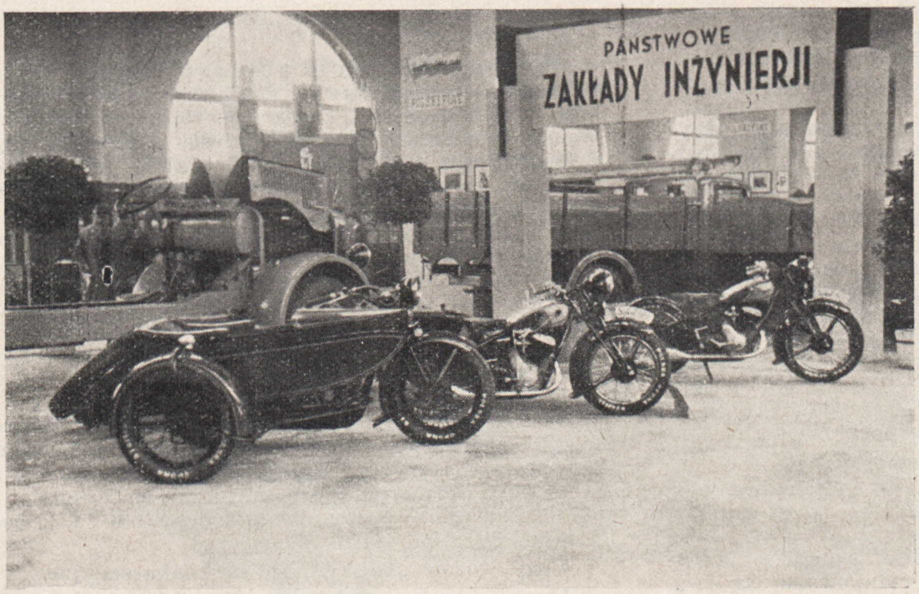
Wszelkich bliższych informacyj udziela Delegatura Enit'u przy Królewskiej Ambasadzie Włoskiej — Pl. Dąbrowskiego 6.

Motoryzacja

POLSKA

SAMOCHODY NA MIĘDZYNARODOWYCH TARGACH W POZNANIU.

Głównym warunkiem motoryzacji każdego kraju jest stworzenie własnego przemysłu samochodowego. Własna produkcja uniezależnia kraj od importu, przed którym bronią się dzisiaj wszystkie państwa, i daje wóz odpowiedni do miejscowych wymagań i warunków. Jeszcze bardziej ważną jest własna produkcja, z punktu widzenia obrony Państwa, gdyż podczas wojny dowóz sprzętu lub części może być łatwo przerwany. Dlatego jedną z najważniejszych i najbar-



Fragment stoiska P. Z. Inż. na Międzynar. Targach w Poznaniu.

dziej na czasie placówek przemysłowych w Polsce jest pierwsza fabryka samochodów „Polski Fiat", podległa Państwowym Zakładom Inżynierji.

„Pierwsza Fabryka Samochodów" — określenie to nasuwa niejednemu, nawet życzliwemu laikowi obawę, że są to pierwsze kroki w dziedzinie budowy samochodów, które, jak wszystkie w życiu początki, mogą być nieudane.

Przypominałoby to historję pierwszych fabryk samochodowych, które musiały poświęcić wiele pracy, prób i ponosić ogromne koszty, zanim nabyły doświadczenia w budowie samochodów, odpowiadających wszelkim wymaganiom techniki i użytkowania ich przez nabywców.

Dlatego Państwowe Zakłady Inżynierji, pragnąc uniknąć błędów i smutnych doświadczeń, z jakiemi związane są zwykle pierwsze kroki — poszły drogą, wykluczającą ryzyko nieudanej lub kosztownej produkcji. Postarano się o wyzyskanie doświadczenia najstarszych wielkich wytwórni i zastosowano ich metody produkcji, natyte przez szereg lat istnienia. Po dłuższych studjach wstępnych podpisano umowę z jedną z najstarszych i największych fabryk światowych „FIAT" w Turynie (r. z. 1899).

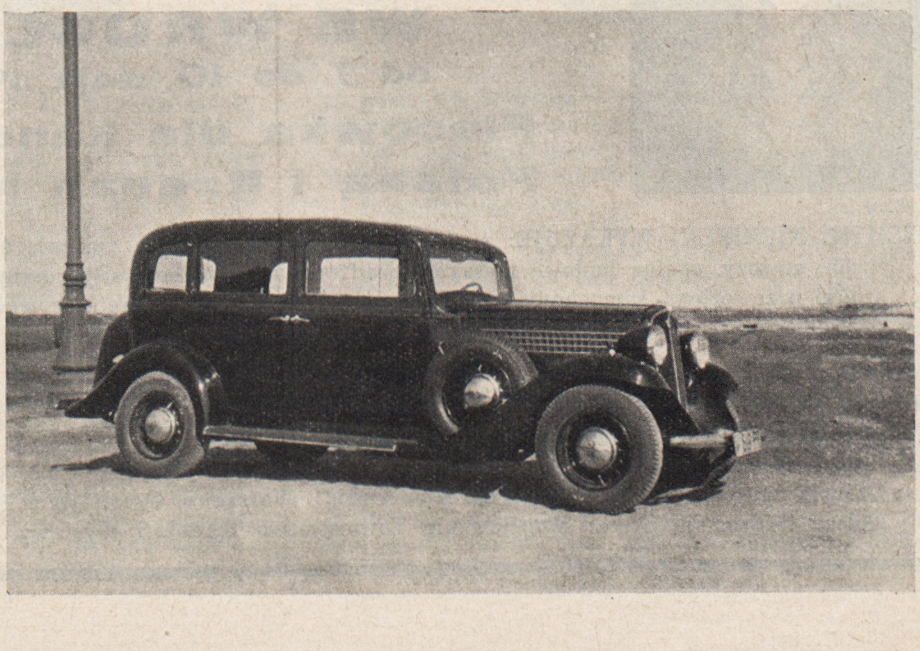
W zaufaniu naszem do Fiata nie jesteśmy odosobnieni najlepszym dowodem jest fakt, że patenty Fiata zakupiły Niemcy — fabr. N. S U., Czechy fabr. Walter, Francja — Simca Fiat, t. j. kraje, posiadające swój własny, bogaty i rozwinięty przemysł samochodowy,

Trudno ukrywać, że pierwsze sprowadzane Fiaty, które przecież nie były specjalnie na Polskę konstruowane, wykazywały pewne braki w naszych ciężkich warunkach drogowych, na które, jak ironicznie twierdzą cudzoziemcy, nadają się raczej specjalne wozy terenowe. Defekty te zostały w wozach produkowanych w kraju usunięte przez wzmocnienie ram, resorów, amortyzatorów oraz zwiększenie szeregu różnych przekrojów i wprowadzenie zmian konstrukcyjnych.

W trosce o dostarczenie krajowi prawdziwie wartościowego i odpowiedniego wozu, posunięto się aż tak daleko, że wzmocniono nietylko części, które wykazały nadmierne zużywanie się, ale nawet i te, które tylko wydawały się na oko nie dosyć wytrzymałemi. Dlatego nazwa „Polski Piat" nie jest frazesem, ponieważ są to wozy dzisiaj już specjalnie na Polskę opracowane i w 75—97% produkowane w kraju z polskich surowców i fabrykatów.

W produkcji Polskich Fiatów nie zatrzymano się na samem wzmocnieniu wozu, został położony również nacisk na jego wykończenie i wyekwipowanie, które jest bogatsze niż Fiata z zagranicy. Jak udanym jest stworzony u nas typ Polskiego Fiata, najlepiej ilustruje fakt, że gdy jeden z włoskich instruktorów fabrycznych przyjechał do Ojczyzny na seryjnym Polskim

Fiat 7-osobowy. Model 518.



Fiacie, to ogólnie tam sądzono, że jest to wóz wyjątkowy i luksusowy, specjalnie dla niego zbudowany.

Jedną z cech naszego społeczeństwa jest nieufność do rodzimej produkcji: wszystko co zagraniczne — jest u nas uważane za lepsze.

Ta nieufność właśnie stała się paradoksalną przyczyną wielkiego powodzenia Polskiego Fiata. Mianowicie, wobec ogólnego niedowierzania że w Polsce buduje się naprawdę samochody, nabywano Polskie Fiaty wykonane w kraju — w przekonaniu, że ich polskie pochodzenie jest tylko bluffem. Tymczasem „zagraniczne" Polskie Fiaty okazały się tak niezrównanemi na polskich drogach, że produkcja ich w ub. sezonie 1935 r. została rozkupiona zgóry, niekiedy na kilka miesięcy naprzód. Ofiarowywano nawet wyższe ceny za natychmiastowe dostarczenie wozu. Obecnie niebezpieczeństwo oczekiwania na dostawę nie grozi już nabywcom, ponieważ produkcja Państwowych Zakładów Inżynierji na sezon 1936 r. została wydatnie powiększona.

Obecna wytwórczość Państwowych Zakładów Inżynierji obejmuje całą gamę pojazdów mechanicznych, które są w stanie zaspokoić wymagania naszej motoryzacji już w szerokich granicach.

Zaczniemy od motocykli, które stanowią jakby pierwszy stopień motoryzacji. Produkowane są dwa typy:

1) „SOKÓŁ — 1000" — mocny dwucylindrowy motocykl typu terenowego, nadający się do turystyki i rajdów z wózkiem, w najcięższych warunkach drogowych.

2) „SOKÓŁ — 600" — jednocylindrowy, do jazdy solo sportowej, turystycznej i z wózkiem.

Obydwa te modele są całkowicie polskiej konstrukcji i budowane w kraju.

Również w dziedzinie automobilizmu normalne wymagania, stawiane samochodowi, mogą być zaspokojone przez dwa typy wozów „Polski Fiat": model „508" i „518".

1) Model „508" jest to 4-osobowa karetka o litrażu 975 cm³. — wóz sportowy i użytkowy dla najszerszych warstw społeczeństwa. Rola tego wozu jest zwłaszcza ważna w obecnym okresie kryzysu, ponieważ i cena i koszty jego eksploatacji są b. niskie. Jest to wóz nadający się najzupełniej do dalekich podróży po drogach gruntowych i górskich.

2) Dla automobilistów, których zamiłowanie czy wymagania idą w kierunku większego wozu, zbudowany jest model „518" z silnikiem o litrażu 1944 cm³. (moc 45 KM). Jest to wóz nerwowy, rozwijający szybkość do 105 klm./godz., podobnie jak 508 przystosowany do warunków naszego kraju, zwłaszcza w zakresie resorowania. Nadwozia do mod. 518 wykonywane są w 2-ch odmianach: normalnej, jako kareta 7-io osobowa i luksusowej karety 5 osobowej, ze specjalnemi urządzeniami, jak głęboki kufer, stanowiący całość z nadwoziem, oraz odchylonemi poręczami siedzeń w ten sposób, że mogą być zamienione w szerokie łóżko na 3 osoby.

3) Półciężarowe i autobusy model 621 R i L. o nośności do 2¼ t. lub na 20 osób.

Ceny wozów „Polski Fiat" są konkurencyjne.

Oprócz wozów „Polski Fiat", całkowicie krajowej produkcji, w zakres objektów oferowanych przez P. Z. Inż. wchodzą większe wozy ciężarowe i autobusy Polski Saurer z silnikiem syst. Diesel, również krajowej produkcji P. Z. Inż. Wozy te będą produkowane zczasem całkowicie w kraju, w oparciu o Huty Śląskie.

Ogólny rzut oka na wytwórczość Państwowych Zakładów Inżynierji na Targach stwierdza fakt, że Polska naprawdę ma już swój własny przemysł samochodowy, który winien być ochraniany i rozwijany, a nie osłabiany przez stwarzanie mu konkurencji obcych fabryk.

NIEMCY

Produkcja samochodów osobowych w Niemczech wynosiła w roku 1932 ogółem 42.000 szt., w roku 1934 powiększyła się o 105.000 i wynosiła 147,000 szt., w roku zaś bieżącym przekroczyła cyfrę 200.000 szt.

Tak wielki rozwój przemysłu samochodowego nie byłby nigdy możliwy, gdyby nie zaszły dwie ważne okoliczności:

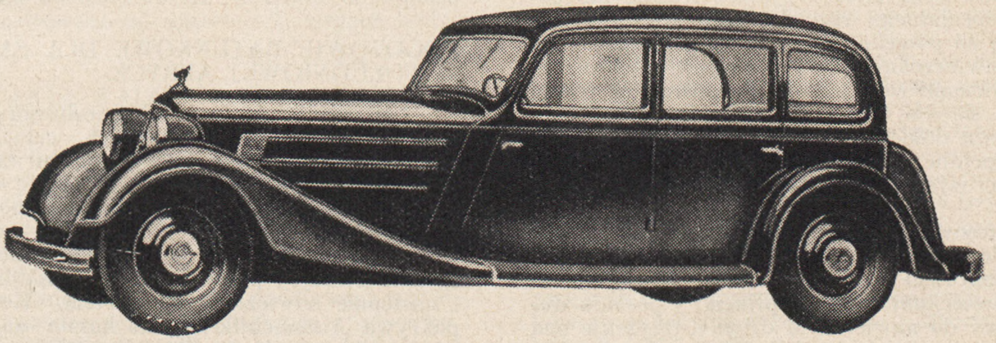
1. racjonalna polityka ruchu, która stworzyła ekonomiczne podstawy dla szeroko ujętej motoryzacji,

2. postawienie przemysłu samochodowego na odpo-

wiedniej wysokości, jeśli chodzi o jakość wyrobów, które zyskały u odbiorców kompletne zaufanie.

Podstawy do tego rodzaju polityki stworzyły Niemcy przez zwolnienie nowych samochodów od wszelkich podatków i ceł, celem poparcia rozwoju motoryzacji, sam zaś rozwój należy przypisać inicjatywie niemieckiego przemysłu samochodowego, która w najcięższych warunkach ekonomicznych kraju nie została złamana.

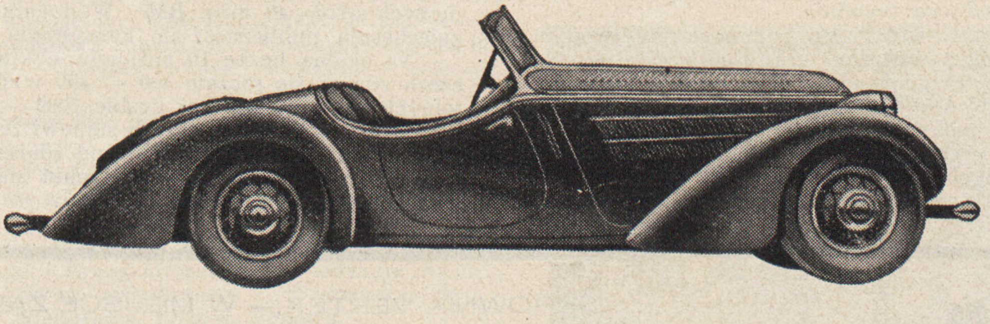
Niemcy zrozumiały, że w poparciu motoryzacji leży



niewykorzystana dotychczas możliwość stworzenia pracy dla szerokiego ogółu społeczeństwa i przekonały się, że wątpliwe dochody jakie przypadają Skarbowi Państwa z podatków obciążających samochód, nie wytrzymują krytyki w porównaniu z korzyściami, jakie wynikają z ogólnego ożywienia gospodarczego, spowodowanego motoryzacją kraju.

Przemysł samochodowy w Niemczech zalicza się do tych przemysłów w stosunku do elastyczności którego stawia się wyjątkowo wysokie wymagania.

Przemysł samochodowy niemiecki nie jest uzależniony ani od dróg, ani materjałów pędnych, ani sytuacji ekonomicznej państwa, bowiem obowiązkiem przemysłu samochodowego jest budowanie takich wozów które byłyby przystosowane do warunków ekonomicz-



nych, t. j. tanich, i bezpiecznych, i aby odpowiadały wszelkim wymaganiom państwa.

Dla niemieckiego przemysłu samochodowego wyłoniła się konieczność liczenia się przedewszystkiem z siłą warunków materjalnych przeciętnego odbiorcy. Z tego też powodu wozy niemieckie musiały być tanie i ekonomiczne, musiały wykazać pewność jazdy oraz zagwarantować przez możliwie korzystny stopień działania silników i przez racjonalne nastawienie przenośni organów siły — oszczędność kosztów utrzymania.

Prawie w każdym typie samochodu znajdujemy podstawy, które obowiązywały dotychczas niemiecki przemysł samochodowy i system budowy wozów. Konstrukcja samochodów osobowych jest z wyjątkiem niewielu zależna zasadniczo od kół sprężynowanych. Niezależnie zawieszenie kół nietylko poprawiło decydująco używalność samochodów w okolicach ze specjalnie złemi drogami i warunkami lokomocyjnemi, lecz dodało samochodom dla każdego użytku taki stopień pewności, który dawniej był zupełnie nieznany.

Ten system budowy samochodów zasługuje na szczególniejszą uwagę w krajach całego świata, w których budowa dróg nie jest jeszcze dobrze rozwinięta.

Polityka motoryzacyjna Niemiec dąży do jeszcze większego ożywienia ruchu samochodowego, celem usunięcia bezrobocia oraz zwalczenia niedostatku materjalnego ogółu i usunięcia przestarzałych metod lokomocyjnych.

Ilustracje nasze przedstawiają niektóre typy najnowszych wozów polskich i niemieckich wystawionych na tegorocznych Międzynarodowych Targach Poznańskich.

MOTORYZACJA I CENY SAMOCHODU.

Sprawa motoryzacji porusza obecnie opinję całej Polski. Ściśle z nią związany jest z jednej strony problemat ceny wozów, która powinna stać na poziomie cen europejskich, z drugie zaś kwestja taniości produkcji krajowej.

Okazuje się, że przemysł polski zdał pod tym względem całkowicie egzamin. Popularny wóz krajowy (Polski Fiat 508) kosztuje, jak wiadomo zł. 5.400.— w wykonaniu luksusowem, z dwoma kołami zapasowemi na superbalonach.

Taki sam Fiat, produkowany zagranicą, kosztuje w różnych krajach następująco:

w Austrji Sh. 6.600	zł. 6.600.—
w Niemczech RM 2.710	„ 5.775.—
we Włoszech Lir. 13.660	„ 5.805.—
w Szwajcarji Frs. szw. 4.025	„ 6.970.—
we Francji Frs. fr. 16.900	„ 5.915.—
w Hiszpanji Pzas. 7.675	„ 5.756.—

Należy zauważyć, że te zagraniczne ceny dotyczą wozu na zwykłych balonach i bez specjalnego resorowania oraz wzmocnień, które wprowadziła fabryka, celem przystosowania wozów do naszych warunków drogowych. Ciekawe jest również, że wśród wymienionych krajów prócz Włoch, tylko Francja produkuje całego Fiata u siebie, podobnie jak Polska, w Niemczech zaś istnieje montownia Fiata. Reszta importuje gotowe wozy.

Drogi

W INDJACH UŻYWA SIĘ MELASĘ CUKROWĄ PRZY BUDOWIE NAWIERZCHNI DRÓG.

W chwili obecnej zastosowano w Indjach przy budowie 50 klm. dróg użycie melasy cukrowej przy nawierzchniach z granitu i gnejsu oraz dolerytu. Metoda ta jest nieskomplikowaną. Po uprzedniem zmieceniu kurzu zapomocą mioteł polewa się równomiernie nawierzchnię mieszaniną melasy i wody ręcznie lub polewaczką ze specjalnemi rozpylaczami. Mieszaninę tę pozostawia się na przeciąg pół godziny, pozwalając jej wsiąknąć w nawierzchnię, poczem na powierzchni rozsypuje się równomiernie piasek. Bezpośrednio potem drogę otwiera się dla ruchu. Po upływie 14 dni ruch pojazdów miesza dokładnie piasek z melasą, a mieszanina ta wypełnia próżnie nawierzchni i ciemnieje, przypominając wysmołowaną lub wyasfaltowaną nawierzchnię.

Koszt zastosowania tej metody wynosi 140 — 160 rupji na 1 milę ang. w zależności od kosztów transportu melasy z cukrowni na miejsce robót. Melasa odznacza się właściwościami hygroskopijnemi i posiada dużą przyczepność do nawierzchni drogi. Utrzymuje ona nawierzchnię w stanie zlekka wilgotnym, co zabezpiecza drogę od kurzu.

Wadą największą tej metody jest jednakże mała odporność warstwy melasy na działanie ulewnych deszczów, które rozpuszczają ją i z tego powodu spływa ona na boki dróg. Aby temu zapobiec, stosować zaczęto do melasy domieszkę wapna gaszonego, które tworzy z melasą związek chemiczny nierozpuszczalny w wodzie. W tym kierunku prowadzone są też obecnie próby, mające ustalić ostateczny stosunek ilościowy melasy do wapna.

ANGLJA WALCZY Z WYPADKAMI NA DROGACH.

Pomimo znacznego zredukowania w ostatnich latach w Anglji ilości wypadków na drogach i dyscyplinowania kierowców samochodowych, ilość wypadków drogowych jest tam jeszcze bardzo znaczna. Wynosi ona przeciętnie 120 osób zabitych i 5000 rannych w przeciągu jednego tygodnia.

Poszkodowani zwrócili się o pomoc do związku „The Pedestrian Association" z prośbą o interwencję. Związek skolei zażądał od czynników miarodajnych wybudowania w Anglji sieci autostrad przeznaczonych wyłącznie dla ruchu samochodowego, a równocześnie zredukowania szybkości na drogach o ruchu mieszanym i dostępnych dla pieszych.

Ograniczenie szybkości może nieobowiązywać wyłącznie na autostradach, podczas gdy na drogach zwykłych auto jako silniejsze musi ustąpić pierwszeństwa pieszym jako słabszym.

W konsekwencji wyżej wymienionego wniosku Związek zażądał budowy 3000 klm. autostrad kosztem 80 milj. funtów szt., co zresztą odpowiada 1 programowi robót drogowych, opracowanemu przez angielski komitet doradczy w sprawach drogowych.

POGOTOWIE RATUNKOWE DLA SAMOCHODÓW W POŁUDNIOWEJ AFRYCE.

Automobilklub w Johannesburgu (Południowa Afryka) wprowadził dla swoich członków ciekawą i pożyteczną inowację. Otrzymują oni mianowicie bezpłatnie szczegółowy spis garaży, które obowiązane są do udzielania bezpłatnej pomocy automobilistom w razie wypadku na drodze lub zepsucia się maszyny Na wezwanie telefoniczne uszkodzony samochód lub motocykl zostaje przewieziony do najbliższego garażu i następnie odwieziony spowrotem. Koszta przewozu pokrywa Automobilklub, zaś koszta naprawy opłaca właściciel pojazdu, według specjalnie ustalonej przez automobilklub taryfy. Inowacja ta spotkała się z dużem uznaniem automobilistów i motocyklistów.

WYPADKI CYKLISTÓW NA DROGACH.

W sierpniu 1935 odbyła się w politechnice berlińskiej wystawa, która następnie jako objazdowa odwiedziła wszystkie niemal miasta niemieckie, a która miała na celu domaganie się budowy specjalnych dróg dla cyklistów. Wystawa wykazała, że drogi takie potrzebne są zarówno w obrębie miast, jak i poza niemi, aby powiększyć w ten sposób warunki bezpieczeństwa nietylko cyklistów, lecz i pieszych oraz podróżujących samochodami.

W Niemczech rocznie przypada na 250.000 wypadków drogowych 80.000 wypadków z cyklistami. Likwidacja tych wypadków kosztuje według obliczeń urzędowych około 40 milj. RM. W dodatku wypadki te zniechęcają publiczność do korzystania z rowerów.

Na ogólną liczbę 10 miljonów cyklistów w Niemczech zdarza się rocznie 400 — 450 wypadków śmiertelnych, co przy ogólnej liczbie 7000 — 7500 wypadków drogowych w Niemczech stanowi zaledwie 6—7%. W miastach wypadki z cyklistami zdarzają się najczęściej na rogach ulic przy zderzeniu się z pojazdami mechanicznemi.

PROPAGANDA BUDOWY DRÓG DLA CYKLISTÓW W NIEMCZECH

W Niemczech uruchomiono w ostatnich czasach specjalną wystawę objazdową pod hasłem „Niemcom potrzebne są drogi dla cyklistów". Wystawa z wielkiem powodzeniem demonstrowała swoje eksponaty w Berlinie, w Frankfurcie n/O, Królewcu, Olsztynie, Gliwicach i Wrocławiu.

We Wrocławiu wystawę zwiedziło w krótkim przeciągu czasu 6500 osób.

W lutym br. wystawa bawiła w Dreźnie, skąd została skierowana do Chemnitz, a następnie do Lipska, gdzie ją demonstrowano na wiosennych targach budowlanych.

JAK SZWAJCARJA WALCZY Z WYPADKAMI DROGOWEMI?

Ilość wypadków na drogach wzrasta w Szwajcarji stale. Wobec powyższego Automobilklub Szwajcarji postanowił przystąpić do stałej propagandy, mającej na celu przedewszystkiem zwiększenie bezpieczeństwa ruchu na drogach kołowych.

Jako jeden ze sposobów uznano zorganizowanie specjalnych wykładów o zasadach i podstawach współczesnego ruchu na drogach i ulicach, które wprowadzone zostały do wszystkich szkół na terenie Szwajcarji pod nazwą „Leçons de circulation". Ponadto Automobilklub Szwajcarski polecił wykonać artystom grafikom w porozumieniu z pedagogami pięć specjalnych tablic ściennych, ilustrujących najbardziej charakterystyczne wypadki zdarzające się na drogach i jezdniach. Niezależnie od tego zredagowano specjalne teksty objaśniające do tych tablic, dla użytku nauczycielstwa i osób wykładających. Tablice z tekstami zostały następnie rozesłane do wszystkich szkół w Szwajcarji w ilości 15 tysięcy.

Tak nowocześnie pomyślana propaganda spotkała się z dużem uznaniem w społeczeństwie i wywołała zainteresowanie wśród młodzieży szkolnej w Szwajcarji dla problemu bezpieczeństwa ruchu na drogach.

ZAGADNIENIE RUCHU KOŁOWEGO W ANGLJI.

Ilość pojazdów motorowych wzrosła w Anglji o 150 — 200 tysięcy. Pomimo to ilość poszkodowanych podczas wypadków drogowych w przeciągu pierwszych 37 tygodni 1935 r. była o 11.530 mniejszą od odpowiedniej ilości w tymże okresie czasu w 1934 r. W obrębie Londynu ilość wypadków śmiertelnych zmniejszyła się o 26% dzięki zastosowaniu specjalnych środków bezpieczeństwa na skrzyżowaniach ruchu pieszego z kołowym. Według ogłoszonej w styczniu 1936 r. statystyki urzędowej, w roku 1935 było ogółem 6521 wypadków śmiertelnych na drogach, oraz 218.978 rannych, podczas gdy w roku 1934 było 7343 zabitych i 231.603 rannych. W roku 1935 wypadało dziennie przeciętnie 18 wypadków śmiertelnych i 600 wypadków poranień, zaś w roku 1934 — 20 wypadków śmiertelnych i 633 poranienia.

Angielskie Ministerstwo transportu postanowiło zwalczać wypadki na drogach przy pomocy odpowiedniej propagandy w prasie, przeznaczając na ten cel w bieżącym roku sumę 50 tysięcy funtów szterlingów (1.250.000 złotych).

KRONIKA TURYSTYCZNA

KOMITET OBCHODU 800-LECIA ŁOWICZA KALENDARZ — PROGRAM UROCZYSTOŚCI OBCHODU 800-LECIA ŁOWICZA OD DNIA 23 MAJA DO 7 LIPCA 1936 R.

Czerwiec 10, sobota: Koncentracja przysposobienia wojskowego.

Czerwiec 21, niedziela: Widowiska regjonalne: Inscenizacja pieśni łowickich i koncert w Domu Ludowym. Zabawy ludowe i imprezy sportowe.

Czerwiec 24, środa. Św. Jana Chrzciciela: Odwieczny słynny jarmark Świętojański na konie. Przyjazd kupców z zagranicy.

Czerwiec 24, niedziela: Nabożeństwo w kościołach. Koncert kapeli ludowej w ogrodzie Saskim. Zwiedzanie Muzeów: Miejskiego im. Wł. Tarczyńskiego i Etnograficznego. Zwiedzanie wystawy „Łowicz współczesny". Wycieczka do Arkadji, Nieborowa, Łaźnik, Popowa.

Czerwiec 29, poniedziałek. Św. Piotra i Pawła. Święto morza: Nabożeństwo w kościołach. Święto morza. Wianki na Bzurze. Zwiedzanie Muzeów: Miejskiego im. Wł. Tarczyńskiego i Etnograficznego. Zwiedzanie wystawy: „Łowicz współczesny Koncert orkiestr na Rynku Kościuszki. Zawody kajaków. Iluminacja gmachów.

Lipiec 1, 2, 3, środa, czwartek, piątek: Odpust w Bełchowie

Lipiec 5, niedziela: Uroczyste nabożeństwo w Kolegjacie w 800-letnią rocznicę wydania bulli Papieża Inocentego II. Widowisko regjonalne: „Inscenizacja Obchodów i pieśni ludowych". Zwiedzanie Muzeów: Miejskiego im. Wł. Tarczyńskiego i Etnograficznego.

PRZEDSPRZEDAŻ BILETÓW NA KOLEJ LINOWĄ

Na podstawie porozumienia zawartego z Zarządem Kolei linowej Kuźnice — Kasprowy Wierch, Oddział Orbisu w Zakopanem rozpoczął komisową przedsprzedaż biletów na kolej linową. Poza Zakopanem, bilety na kolej linową otrzymać można w placówkach Orbisu w Bielsku, Katowicach, Krakowie, Lwowie, Łodzi, Poznaniu i Warszawie. Przedsprzedaż obejmuje wszystkie rodzaje biletów a więc normalne, ulgowe, abonamentowe i miesięczne.



Wilno. Groby obrońców Wilna na Rossie, gdzie spoczęło Serce Marszałka Józefa Piłsudskiego. Fot. J. Bułhak.

ZŁ. 50.30 ZA PRZEJAZD I 8-DNIOWY POBYT W ZAKOPANEM.
TANI MIESIĄC W TATRACH CIESZY SIĘ WIELKIEM POWODZENIEM.

Rozpoczęty w dniu 24 kwietnia, z inicjatywy Ligi Popierania Turystyki, okres tanich przejazdów i tanich pobytów w Zakopanem cieszy się wielkiem powodzeniem. Po raz pierwszy dano możność sferom pracującym spędzenia krótkiego, wiosennego urlopu w górach, na tak dogodnych warunkach i za tak wyjątkowo niską cenę.

Jak wiadomo, na zasadzie kart uczestnictwa LPT., które wydają biura podróży, każdy wyjeżdżający do Zakopanego może skorzystać z 66% zniżki kolejowej i z taniego pobytu ryczałtowego w dobrym pensjonacie. Nadto karty te dają prawo do 33% zniżki na kolei linowej.

Dla orjentacji warto przytoczyć, jak kalkulują się tanie 8-dniowe pobyty łącznie z przejazdem kolejowym klasą III tam i spowrotem, a więc przy wyjeździe z Warszawy zł. 50.30, z Łodzi zł. 48.70, z Poznania 50.70, z Krakowa 40.20, z Katowic 41.—, ze Lwowa 50.30.

Szczegóły w kartach uczestnictwa

NIEDYSKRETNE WIADOMOŚCI ZE ŚWIATA I Z KRAJU

Propaganda!

„Guide Gastronomique de la France" Paris, podaje następującą charakterystyczną informację dla turystów zmotoryzowanych:

Polska.

Warszawa.

Hotel Bristol źle urządzony, pokoje zapluskwione. Jedzenie proste. Unikać. (str. 404).

Czy to prawda?

*

Quaranty Trust Company of New York, Oddział w Paryżu, 4, Place de la Concorde, nadesłał do Wilna w dniu 2 kwietnia 1936 r. do jednego z banków list zaadresowany: „Wilno — Lithuanie".

Polski Touring Klub wysłał dyrektorom tego Banku do Paryża materjał informacyjny, dotyczący Polski, dobrze jednak byłoby, aby powołane do propagandy nasze urzędowe placówki zagranicą zainteresowały się również tą sprawą.

Czy nie należałoby pomyśleć o stworzeniu u nas Ministerstwa Propagandy, kasując cały szereg wydziałów i referatów propagandy w urzędach?

UŁATWIENIA KOLEJOWE DLA POSIADACZY KAJAKÓW.

Polski Zw. Kajakowy zamierza poczynić starania o rozszerzenie sieci stacji dojazdowych dla biletów 1000 i 2500 klm. w ten sposób, aby bilety te uwzględniały w większym niż dotychczas stopniu imprezy turystyki wodnej i w związku z tem zwraca się do wszystkich członków z wezwaniem o nadsyłanie uwag i wniosków w tej sprawie. Polski Zw. Kajakowy zamierza również poczynić starania o wprowadzenie zniżek na przewóz składaków w autobusach PKP. i w związku z tem zwraca się do wszystkich zainteresowanych z apelem o podawanie przykładów uzasadniających wprowadzenie zniżek tam, gdzie spowodu braku stacji kolejowych lub niedogodnych połączeń członkowie Pol. Zw. Kaj. mogliby korzystać z autobusów PKP. na linjach już istniejących.

ROZBUDOWA URZĄDZEŃ TURYSTYCZNYCH W KARPATACH WSCHODNICH.

Program inwestycji turystycznych w Karpatach na rok bieżący uznaje za najważniejsze budowę baz turystycznych w Burkucie, Rafajłowej i Czersztynie. Obecnie niema potrzeby dalszego rozszerzenia sieci znakowanych ścieżek turystycznych w Karpatach, raczej należałoby przeprowadzić pewną ich redukcję na szlakach bocznych, aby przyzwyczaić turystów, a zwłaszcza młodzież do posługiwania się mapami.

Słuszną jest idea, wysunięta przez sfery turystyczne i narciarskie, dążąca do pozostawienia w Karpatach pewnych rezerwatów turystycznych t. j. terenów wolnych od znakowanych ścieżek i schronisk turystycznych. Za najodpowiedniejszą grupę górską dla tego rodzaju rezerwatów uznano pasmo Hnitessy w południowym cyplu Polski z kilkunastu szczytami zgrupowanemi dokoła dolin źródłowych potoków Czarnego Czeremoszu, na południe od Czywczyna i Baby Lodowej.

„NA POŁUDNIE"

W ramach zarządzeń dewizowych Biuro Podróży „Orbis" organizuje następujące wycieczki na Południe:

16 maja — 6 czerwca Zł. 295.— do Bułgarji
18 maja — 10 czerwca Zł. 435.— do Jugosławji

Ceny obejmują całkowity koszt wycieczek.

Specjalne warunki dla wycieczek Instytucyj Społecznych, Państwowych i Komunalnych.

Zapisy w placówkach Orbisu.

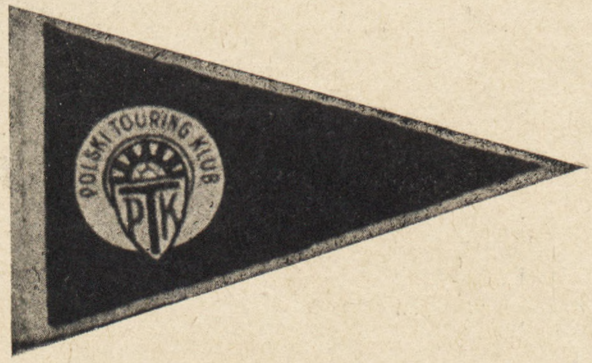
Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04, P. K. O. konto Nr. 12363.
Rękopisów nadesłanych redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-40-45.

WSZYSCY AUTOMOBILIŚCI MUSZĄ POSIADAĆ ODZNAKI POLSKIEGO TOURING KLUBU!



Chorągiewka klubowa do samochodu lub motocykla (proporczyk) barwy czerwonej z wąskim białym brzegiem, z wyszytą lub drukowaną odznaką klubu. Rozmiar proporczyka, mającego formę podłużnego trójkąta wynosi: 30 cm. wzdłuż linji trójkąta, i 16 cm. u podstawy trójkąta (nasada proporczyka); rozmiar odznaki na proporczyku—7 cm. średnicy koła. **Cena chorąg. zł. 3.—**



Odznaka do samochodu lub motocykla (sztyca), metalowa, emaljowana, koloru srebrnego. Rozmiar sztycy wynosi 8 cm. średnicy koła. Cena odznaki masywnej, dwustronnej **wynosi zł. 35—**, zaś odznaki lekkiej (na chłodnicę) wynosi **zł. 20.—**



Znak klubowy do czapki, haftowany o rozmiarze 4 x 4,5 cm. Koło Samochodowe srebrne; tarcza biała, litery P i K złote, litera T czerwona. U dołu dwie gałązki złote. **Cena znaku zł. 6.—**

Mała odznaka do ubrania (noszona w klapie), o średnicy 15 mm., koloru srebrnego. **Cena odznaki srebrnej zł. 6.—, cena odznaki srebrzonej — zł. 3.—**



POWYŻSZE ODZNAKI P. P. CZŁONKOWIE MOGĄ NABYWAĆ W BIURZE
Polskiego Touring Klubu
Warszawa, Kredytowa 5.

KINA

stołeczne, które udzielają ulg członkom Polskiego Touring Klubu

(za okazaniem legitymacji klubowej).

ATLANTIC **Chmielna 33** Parter za cenę biletu na balkon	**APOLLO** **Marszał. 106** Parter za cenę biletu na balkon	**BAŁTYK** **Chmielna 9** Miejsca parter. po zł. 1.70	**CAPITOL** **Marszał. 125** Parter za cenę biletu na balkon	**CASINO** **N. Świat 50** Parter za cenę biletu na balkon	**EUROPA** **N. Świat 63** Parter po zł. 2 20 zamiast po zł. 3.30
FILHARMONJA **Jasna 5** Parter za cenę biletu na balkon	**HOLLYWOOD** **Hoża 29** Bilety po zł. 2.30 w 10 dni po premjerze, oprócz. niedz.	**MAJESTIC** **N. Świat 43** Parter po 2.20 zamiast zł. 3.30	**RIALTO** **Jasna 3.** Parter za cenę biletu na balkon	**STYLOWY** **Marszałk. 112.** Parter po zł. 2.20 zamiast zł. 3.30	**ŚWIATOWID** **Marszałk. 111** Parter za cenę biletu na balkon
			PAN **Nowy Świat 40**	Miejsca najlepsze za cenę najtańszego biletu	

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 2. Tel. 11-40-45.